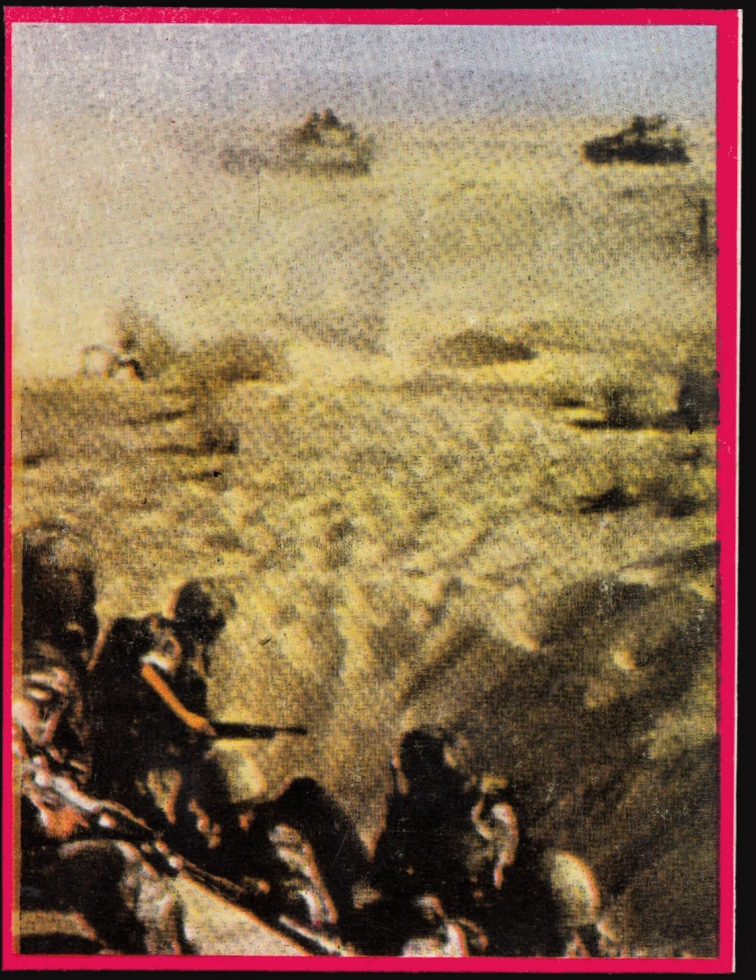
GEORGES BLOND



BEST SELLERS

DEBARCAREA

GEORGES BLOND

DEBARCAREA

6 IUNIE 1944

Editura GECOM 1992

Georges Blond LE DÉBARQUEMENT

PROLOG

OAMENII CU CHIPURI NEGRE

În ziua de 6 iunie 1944, la cîteva minute după ora unu din noapte, stăpînul cafenelei aşezate la capătul podului care la Bénouville trece peste canalul Caen fu trezit brusc din somn de nevasta-sa care îl zgîlţîia, şoptindu-i:

— Scoală-te. Du-te şi te uită pe fereastră!

Stătea în picioare, lîngă pat, în capot. Nu aprinsese lumina. Raza lunii se prefira printre obloane, pe la îmbinări. Bărbatul nu se dezmeticise încă.

— Ce este, ce s-a-ntîmplat?

— Ascultă... S-ar zice că trosnesc nişte lemne.

Cafegiul se numea Gondrée. La vremea aceea soţii dormeau în odăi separate, anume pentru ca cele două încăperi de la catul întîi să fie ocupate. De aceea nemţii nu le rechiziţionaseră nimic.

Gondrée se ridică din pat, îşi trase pe el un pantalon şi se duse la fereastră. Împinse încet obloanele. Totul părea calm. În lumina lunii se puteau vedea copacii, canalul, podul metalic. Iar la capătul podului, santinela germană – încremenită, uşor aplecată spre înainte. În clipa aceea i se păru şi lui Gondrée că aude trosnete; era ca şi cum se strivea ceva. Santinela îşi ţinea arma sub braţ, privind spre locul de unde venea zgomotul. Gondrée simţi umărul femeii lîngă al său. Se întoarse către ea şi îi spuse dintr-o răsuflare:

— Ce-ar fi să-l întrebi pe soldat ce-nseamnă asta?

Alsaciană de origine, doamna Gondrée vorbea curent germana. Se aplecă puţin înafară şi, cu glas scăzut, se adresă santinelei: Neamţul făcu stînga împrejur; chipul său încordat se ivi în lumina lunii. Gondrée îi înţelese răspunsul.

— Paraşutişti.

— Or să-i prindă, murmură femeia lui Gondrée.

Amîndoi gîndeau că era vorba de aviatori aliaţi, coborîţi cu paraşuta dintr-un avion lovit. N-ar fi fost prima oară...

Dar iată că, în aceeaşi clipă, traiectoriile colorate ale unor

trasoare spintecară noaptea. Se auziră împuşcături.

— La pivniţă! hotărî Gondrée.

Nevasta se duse să-i aducă şi pe cei doi copii care dormeau în camera ei. În timp ce mica familie trecea prin sala de la parter a cafenelei, cineva bătea foarte tare în uşă. De pe trotuar se auzeau glasurile repezite ale unor nemţi. Familia Gondrée se vîrî iute în pivniţă. Afară, împuşcăturile continuau. Altceva nu le mai rămînea de făcut decît să aştepte, neclintiţi, acolo, în beznă. Fără îndoială că lumea din sat se refugiase şi ea, toată, prin pivniţe.

Minutele se scurgeau. Minute ori poate sferturi de oră. În anumite situaţii măsurarea timpului devine greoaie. Mintea se împîcleşte sau o apucă razna, clădind ipoteze într-o viteză nebunească. Gondrée auzi deodată glasul nevestei:

— Pare-mi-se că de la o vreme au tăcut. Mi-e teamă să nu le fie frig ăstora mici. N-ar strica să vezi puţin ce se mai întîmplă pe-afară.

— Bine, mă duc.

Şi o luă pe scara pivniţei, traversă sala mare, ajunse la etajul întîi… Afară, linişte. Cafegiul umbla prin casa cufundată în beznă asemenea unei fantome, ferindu-se să facă vreun zgomot. Cînd intră în odaia lui, se îndreptă spre fereastră, tîrîndu-se pe genunchi şi în coate. Aceeaşi linişte. Atunci Gondrée se ridică în picioare. Obloanele rămăseseră întredeschise.

Doi soldaţi cu căşti pe cap se găseau chiar în faţa cafenelei, lîngă pompa de benzină. Între ei, un cadavru întins pe caldarîm.

Gondrée îşi adună tot curajul.

— Ia spuneţi-mi, ce se întîmplă?

Soldaţii se întoarseră. Gondrée înţelese că i se răspundea imediat. I se păru că unul i-a zis „Armata aerului”, în franceză, iar celălalt „English flieger“ sau cam aşa ceva. Dar Gondrée nu prea auzea bine, se simţea tulburat, inima îi bătea nebuneşte. Oamenii aceia purtau pe faţă o mască neagră.

Gondrée plecă de lîngă fereastră. Oare ce să însemne toate astea? Clipe lungi se înşirară una după alta. Oricum, nu putea sta aşa, nemişcat, în mijlocul încăperii, cu inima bătînd, în timp ce nevasta şi copiii aşteptau în pivniţă.

Cafegiul se îndreptă, tot tiptil, spre cealaltă încăpere, a cărei fereastră dădea spre malul rîului. Împinse obloanele şi privi afară.

Obloanele scîrţîiseră uşor. Jos, tot doi soldaţi. Stăteau întorşi spre Gondrée, cu automatele aţintite în direcţia lui. Rachete de semnalizare coborau încet prin văzduh; se vedea ca ziua, la amiază. Soldaţii aceştia purtau şi ei măşti negre.

— Dumneata, civil? întrebă cu glas tare unul dintre ei.

— Da, da! răspunse Gondrée.

Omul repetă:

— Dumneata, civil?

Gondrée răspunse iarăşi „da, da“, pe un ton ce se voia convingător, încuviinţînd şi din cap. Soldatul vorbea cu accent străin – cu accent de englez, s-ar fi zis. Cîndva, Gondrée lucrase ca funcţionar la o bancă britanică, la Paris; ar fi putut îngăima cîteva cuvinte în limba aceasta. Dar nu cuteza. Să fi fost oamenii aceia englezi cu adevărat? De ce aveau măşti negre?

Gondrée respiră uşurat cînd îi văzu coborînd armele. Cel care vorbise îşi duse un deget la buze. Gondrée mai dădu o dată din cap, afirmativ. Apoi se duse în pivniţă.

— Ei? făcu femeia.

Îi istorisi totul. Nici ea nu înţelegea. De obicei, aviatorii de pe avioanele aliate doborîte încercau să fugă ori să se ascundă. Şi nu purtau măşti negre…

După un răstimp cu neputinţă de măsurat, se auzi în grădină zgomot de paşi. Ca un du-te-vino.

— Auzi-i, *vin!* zise femeia cafegiului. Or să-i facă prizonieri.

Amîndoi ascultau cu încordare. Copiii tăceau, strîns lipiţi de mama lor.

— Parcă s-ar săpa în grădină, mai spuse ea după un timp. Ce să-nsemne asta?

Era însă de mirare că nu se auzeau împuşcături. Gondrée se căţără pe o stivă de lemne, ca să poată privi printr-un geamlîc. Simţi în obraz o boare de aer proaspăt. Revărsatul zorilor albea cerul. Gondrée desluşea acum siluetele care se mişcau prin grădină. Oamenii aceia umblau liniştiţi încoace şi încolo. Nu se auzeau obişnuitele ordine rostite cu glas gutural. Cafegiul se dădu jos de pe stivă.

— Nu răcnesc ca de obicei, îi spuse el femeii.

Lumina pătrundea tot mai clară prin geamlîc.

— Încearcă de te urcă şi tu, îşi îndemnă el nevasta. Ascultă şi

vezi dacă înţelegi ce vorbesc ăştia. Stai să te ajut.

Văzu capul nevestei lipindu-se de geamlîc. După cîteva clipe, femeia se întoarse spre el:

— Vorbesc, dar nu pricep nimic.

Femeia coborî; el se urcă însă din nou pe stiva de lemne. Soldaţii se vedeau tot mai bine, dar nu li se putea distinge culoarea uniformelor. Erau vreo zece la număr cei care umblau prin grădină. Deodată, Gondrée îşi simţi iarăşi inima bătîndu-i foarte tare. Auzise limpede: *All right*[1].

Uşa de la parter fu zguduită de lovituri puternice.

— Mă duc eu, zise cafegiul.

Cînd deschise, doi soldaţi cu chipuri negre îi stăteau în faţă. Dar înţelese atunci că nu purtau mască şi că nici de rasă neagră nu erau. Faţa le era mînjită cu funingine sau cu vopsea.

— Aveţi cumva nemţi în casă? întrebă unul.

— Nu, răspunse Gondrée. Puteţi intra şi căuta peste tot.

Şi intrară în sala cea mare a cafenelei. Gondrée le arătă scara ce ducea spre pivniţă, uşa dinspre ea, deschisă. Oamenii păreau să şovăie. Atunci o luă el înainte, iar soldaţii îl urmară, cu pistoalele-mitralieră în mîini. Gondrée aprinse lumina, arătînd spre nevastă şi spre cei doi copilaşi. Unul dintre soldaţi spuse celuilalt:

— *It’s all right, chum!*[2]

Gondrée înţelese că erau într-adevăr englezi şi că un eveniment nemaipomenit se declanşase. Atunci – a povestit el – s-a simţit emoţionat peste măsură şi a început să plîngă. Femeia şi copiii i-au îmbrăţişat pe soldaţi. Şi, pe loc, feţele lor s-au mînjit de vopsea neagră. Asta i-a făcut pe toţi să rîdă.

Soldaţii aceştia englezi făceau parte din Divizia a 6-a aeropurtată britanică, sosită prin paraşutări şi aterizări de planoare, pentru a ocupa înainte de debarcare, podurile de peste Orne şi de peste canalul Caen. Erau antemergătorii, dacă se poate spune astfel, uriaşei mase de oameni şi de material concentrată în Marea Britanie spre a lua cu asalt continentul european şi, mai înainte de toate, Zidul Atlanticului[3].

---

[1] Foarte bine (l. engl.).

[2] E-n regulă, băiete! (l. engl.)

[3] Sistem fortificat organizat de armata nazistă pe litoralul francez al Oceanului Atlantic.

Înainte de a-i vedea luptîndu-se, pe ei şi pe cei care le vor urma, cred că trebuie să începem prin a arunca o privire în urmă, spre a asista la constituirea armadei. Cred aceasta şi, mai mult, sînt chiar sigur, căci pregătirea invaziei a însemnat o întreprindere fără asemănare. Pînă în prezent, nicicînd în istorie oamenii nu au cheltuit atîţia bani, atîta activitate şi ingeniozitate pentru ceea ce militarii numesc o operaţie (mişcarea voluntară a unei forţe beligerante).

În documentele de stat major invadarea continentului a fost desemnată prin cuvîntul-cod „Overlord”; partea maritimă a acestei operaţii a fost denumită „Neptun”. Totalitatea ordinelor privind executarea operaţiei „Neptun“ alcătuieşte un volum de format mare, gros de şapte centimetri şi jumătate. Cît priveşte dosarul de pregătire şi executare a operaţiei, „Overlord”, el nu are limită – pentru a fi complet, ar trebui să cuprindă activitatea, aproape totală, a Imperiului britanic şi a cel puţin jumătate din activitatea generală a Statelor Unite pe timp de un an.

Prima problemă în povestirea ce are drept obiectiv central debarcarea din Normandia ar consta în prezentarea faptelor într-un chip istoric acceptabil. Prezenta carte cuprinde descrierea aspectelor celor mai izbitoare, mai caracteristice, mai importante privind pregătirea invaziei, a asaltării continentului şi a bătăliilor care i-au urmat, pînă la străpungerea care a deschis armatelor aliate drum spre Germania.

Dar, înainte de a ne ocupa de stupul, de uzina aceasta aflată sub presiune, din ce în ce mai vibrantă – aşa cum va deveni, sub ochii noştri, Marea Britanie – poate că n-ar strica să aruncăm o privire puţin mai în urmă. Doar cîteva minute. Epoca în care primii elaboratori ai planului de invazie erau socotiţi drept un mic grup de vizionari (ei înşişi, nu mai credeau, uneori, în propriul lor proiect) nu-i lipsită de pitoresc. După aceea, discuţiile au devenit mai puţin gratuite. În jurul meselor din cadrul conferinţelor interaliate şi a comitetelor de stat major s-au aşezat importante căpetenii politice, precum şi generalii care comandau marile escadre. A-i asculta pe oamenii aceştia o clipă ar însemna să dobîndim o şi mai bună înţelegere a unor episoade privind invazia, precum şi – mai ales – a unui anumit lucru: pentru ce debarcarea a avut loc aici şi nu în altă parte, detaliu de reală

importanţă pentru Franţa, de o şi mai netă importanţă, astăzi, pentru întreaga lume şi, în orice caz, pentru Europa.

Nerăbdătorii pot sări, fireşte, peste capitolul următor sau îl pot survola asemenea planoarelor, astfel încît să aterizeze în plină invazie.

I

OAMENII DIN JURUL MESELOR

Mai mulţi istorici britanici ne încredinţează că primul proiect de debarcare militară pe ţărmurile Europei a luat naştere în ţara lor în momente de adîncă întunecare, după retragerea de la Dunkerque. Este posibil. Este posibil şi chiar firesc ca printre englezii care asistau la impresionantul spectacol al propriilor trupe retrăgîndu-se din Europa să fi fost şi unii care să fi gîndit că, de nu se putea ajunge, prin resemnare, la tratative cu Hitler, soldaţii englezi aveau să treacă într-o bună zi marea în sens invers.

Şi este toarte adevărat că, la 14 iulie 1940, Winston Churchill a anunţat într-un discurs că Marea Britanie avea să reia ofensiva în 1942. Dar la vremea aceea declaraţia nu era decît un act de credinţă patriotică, o afirmaţie menită să susţină moralul britanicilor. Nici un plan ofensiv veritabil nu putea fi luat în considerare, nici chiar unul pe termen lung.

Materialul de război al Marii Britanii zăcea răspîndit pe margini de şosele, în Belgia şi în nordul Franţei. În insulă nu existau decît trei divizii ale armatei de uscat, una singură integral echipată. Primul ministru, cerînd englezilor să reziste (în aşteptarea ofensivei) conchidea: „Londra va fi apărată casă cu casă”. Mai tîrziu (la 23 aprilie, într-o şedinţă secretă a Camerei Comunelor, raportul fiind publicat după aceea) avea să mărturisească: „În

1940, o forţă de invazie de aproximativ 150.000 oameni aleşi ar fi putut pricinui pierderi mortale în inima Angliei”.

Insula în care se găseau cîţiva partizani ai unei viitoare invazii a aliaţilor în Europa, era ea însăşi ameninţată de o invazie nazistă apropiată. Planul german *See Löwe* (Leul de mare) prevedea un asalt iniţial declanşat de douăzeci şi şase de divizii germane. Diviziile acestea existau nu doar pe hîrtie, ci în realitate; ele staţionau de-a lungul ţărmurilor Europei, de la portul Le Havre pînă în Olanda. Sub îndrumarea tehnicienilor, soldaţii şi marinarii germani construiau şalande de transport şi ambarcaţiuni de debarcare în estuarele fluviului Rin, precum şi în cele ale rîurilor Meuse şi Escaut. În Insulele Frisice aveau loc exerciţii şi se ţineau cursuri cu ofiţerii care urmau să atace plajele engleze.

Înaltele autorităţi britanice cunoşteau – nu în detaliu, dar cu certitudine – existenţa acestei ameninţări. Plajele din sudul şi din sud-estul Angliei fură garnisite cu sîrmă ghimpată, cu obstacole metalice aşezate în grabă pe nisip şi de-a lungul promenadelor balneare începură să crească mici piramide din beton. Peluzele terenurilor de curse fură presărate cu maşini vechi; terenurile acestea ar fi putut servi drept piste de aterizare pentru trupele aeropurtate inamice. Gentlemeni respectabili, printre care numeroşi combatanţi din celălalt război mondial, se angajară în Miliţiile Teritoriale (*Home Guard*) şi începură instrucţia individuală, mai totdeauna fără armă, purtînd doar o brasardă în loc de uniformă. Alţii, mai tineri decît ei, îi priveau şi nu se sfiau să frecventeze, flegmatici, terenul de tenis, ori să se ducă la cinematograf: primejdia nu era la fel de clară pentru toţi. Pe uşile garajelor, afişe mici, roşii: „Consemne pentru cazuri de invazie” îi invitau pe proprietarii de automobile să scoată, permanent, pe proprie răspundere, cîte o piesă importantă din maşina lor, astfel încît să nu poată fi folosită de paraşutişti.

În principiu, tentativa de invadare a Angliei fusese fixată pentru 21 februarie. Debarcarea trebuia să aibă loc între Dover şi Portsmouth. Dar iată că la 21 septembrie nu avu loc nici o mişcare. Iar la 12 octombrie 1940, Marele Cartier General al lui Hitler emitea următorul ordin: „Führer-ul a hotărît ca începînd de astăzi şi pînă la primăvară pregătirile făcute în vederea unei debarcări în Anglia să nu mai fie menţinute decît ca o ameninţare

politică şi militară. Dacă la primăvară sau la începutul verii va redeveni actuală intenţia de a invada Anglia, vom ordona la timp măsurile necesare…”

În fapt, Hitler renunţa. Renunţa la operaţia „Leul Mării”, deoarece consilierii săi îi explicaseră că atît Royal Navy [1] cît şi Royal Air Force [2] ar opune o rezistenţă formidabilă şi deoarece serviciile de informare germane supraestimau forţele militare existente în insulă. Von Rundstedt, care ar fi trebuit să comande armata de invazie, nu manifesta nici un entuziasm. „La vremea aceea Anglia era un sfinx”, a spus el.

În Franţa au circulat mult timp zvonuri potrivit cărora ar fi existat o încercare de invazie, dar că ea ar fi dat greş, în sensul că englezii vărsaseră benzină aprinsă de-a lungul ţărmurilor lor, că spitalele germane erau pline de soldaţi cu arsuri etc… Totul nu era decît legendă. S-ar putea ca nişte soldaţi germani, cîţiva doar, să fi căpătat în mod incidental arsuri în timpul exerciţiilor de debarcare care au avut loc ici-colo pe ţărmurile franceze, belgiene şi olandeze; poate că la baza acestei legende au stat chiar istorisirile lor, prost înţelese ori deformate. În orice caz, tentativa de debarcare în Anglia nu a avut niciodată loc.

Nici un proiect de invazie a Europei nu a existat, în 1940, la americani, nici cel puţin în principiu. Statele Unite nu erau în război cu Axa, dar un plan ar fi putut exista în cine ştie ce dulap de fier al vreunui stat major. Statele majore superioare îşi petrec timpul de pace elaborînd proiecte pentru eventuale războaie. „Armata americană”, a scris generalul Eisenhower, „îşi concentra pe-atunci atenţia asupra lustruirii armelor, asupra parăzilor şi trecerilor în revistă; căci poporul american, în groaza sa faţă de război, refuza să-şi dea un potenţial militar rezonabil”.

În iunie 1940, armata Statelor Unite număra 375.000 oameni. Recrutarea a început, cu încetul, abia la sfîrşitul lui Octombrie. Un general care comanda o divizie a armatei Statelor Unite, ofiţer preţuit, cu îndelungată carieră, a pus rămăşag, în ziua în care Franţa a cerut armistiţiu, că Anglia nu va rezista mai mult de şase săptămîni; şi s-a ţinut de prinsoare, ca şi cum ar fi fost vorba de

[1] Marina militară britanică (n.t.).

[2] Forţele aeriene britanice (n.t.).

vremea bună ori rea din ziua următoare.

În toamna anului 1940 a fost creat la Londra un „Comandament al operaţiilor combinate”, sub conducerea amiralului flotei, sir Roger Keyes. Comandamentul acesta trebuia să selecţioneze oameni cutezători şi înzestraţi cu însuşiri fizice excepţionale, să-i instruiască, să-i supună unor antrenamente şi să-i constituie în comando-uri[1] destinate operaţiilor amfibii.

Înainte de război existase în Anglia un organism similar: „Comitetul tehnic consultativ interarme”. Era alcătuit din trei ofiţeri: un infanterist, un marinar şi un aviator. Între alte categorii de lucrări, pionierii aceştia puseseră la punct un proiect de şalandă de debarcare, din care primul exemplar a fost lansat pe *Clyde*, în septembrie 1939. Miile de L.C.A. (*landing craft, assault*)[2], utilizate în Normandia şi aiurea în 1944, nu se deosebeau pare-se deloc de prototipul acesta.

Comandamentul operaţiilor combinate avea să lucreze cu mijloace oarecum mai puţin slabe. Pe măsură ce selecţiona şi instruia personalul comando-urilor, el se străduia să construiască tot mai multe şalande de debarcare. La cererea sa, Amiralitatea a lansat un apel către industriaşi; şi nu doar directorilor de şantiere navale, ci şi constructorilor, care pînă atunci făcuseră maşini de cusut, mobile, poduri, jucării, locomotive, aparate menajere. „De vreme ce puteţi lucra în metal sau în lemn, luaţi iniţiativa şi produceţi pentru noi. Vă vom constitui ca unitate – mare sau mică – inclusă în planul de producţie şi veţi face o muncă vitală”.

La finele anului 1940 primele şalande de debarcare în stare să navigheze pe mare agitată au fost supuse probelor. Erau doar cîteva. Absolut nimeni – nici chiar membrii Comandamentului operaţiilor combinate şi nici domnul Churchill – nu ştia nici unde, nici cînd vor ajunge să fie folosite. Armatele germane ocupau

---

[1] Termenul „commando” a apărut în perioada luptelor burilor din Africa de sud împotriva colonialiştilor britanici şi însemnă un grup înarmat care se infiltra în liniile adverse şi în spatele lor. Acest termen, folosit întîi de către buri, a fost cu timpul adoptat de britanici. În al II-lea război mondial, atît armata cît şi marina britanică, apoi cele americane – şi alţii au constituit unităţi şi chiar mari unităţi de trupe „commando“, cu instrucţie şi echipare deosebită, fie pentru misiuni speciale, fie ca elemente de vîrf ale M.U. obişnuite.

[2] Navă de debarcare, de asalt.

Norvegia, Danemarca, Olanda, Belgia, două treimi din Franţa, Austria, Cehoslovacia, Polonia.

La 19 octombrie 1941, căpitanul de vas lord Louis Mountbatten a fost avansat contraamiral (*commodore* clasa întîi) [1], succedînd amiralului flotei, sir Roger Keyes, în calitate de comandant al operaţiilor combinate. Evenimentul trecu oarecum neobservat: războiul de apărare continua, iar Comandamentul operaţiilor combinate nu interesa pe nimeni aproape.

Peste cîteva săptămîni, lord Louis Mountbatten a fost avansat viceamiral şi numit în acelaşi timp general-locotenent onorific în Armata de uscat şi mareşal al aerului în Royal Air Force. De data aceasta generalii ridicară din sprîncene. În principiu, nimic nu putea surprinde cînd era vorba de lord Louis Mountbatten. (Vom avea prilejul să revenim asupra acestei personalităţi neobişnuite). Pînă una alta înălţarea în grad, triplă şi simultană, era fără precedent în istoria britanică.

Domnul Winston Churchill luase această iniţiativă. Dorea ca noul şef al operaţiilor combinate să poată face parte din Comitetul şefilor de stat major, prezidat de primul ministru şi însărcinat cu înalta conducere a războiului.

Primul gest al şefilor de stat major faţă de noul lor coleg a fost acela de a-i încredinţa oficial o misiune care, firește, nu l-a surprins: „Să examineze posibilităţile şi să proiecteze în linii mari un plan de atacare a Europei prin Canalul Mînecii. Mareşalul Aerului, sir Sholto Douglas, şi generalul sir Bernard Paget vor fi adjuncţii şefului operaţiilor combinate, pentru a-l ajuta în lucrarea aceasta”.

Aşadar, pare exact faptul că, istoriceşte, primul plan de atacare a continentului prin Marea Mînecii a luat într-adevăr naştere în Anglia şi nu în Statele Unite, înainte ca şefii militari americani să fi decis că aceasta era calea cea mai bună dintre toate.

Mai tîrziu s-a răspîndit printre oameni convingerea că înaltul comandament britanic s-ar fi arătat ostil, în ansamblu, ideii debarcării pe ţărmurile occidentale ale Franţei, în timp ce

---

[1] În fapt, în marina britanică şi în altele cu organizare similară „commodore“ este un grad de sine stătător, între căpitanul de vas şi contraamiral.

americanii au apărat cu străşnicie ideea aceasta, pînă la realizarea ei. Este o convingere care corespunde într-o anumită măsură realităţii. La un moment dat, domnul Winston Churchill şi alte căpetenii britanice aveau să facă totul pentru ca atacul principal împotriva Axei să fie declanşat din altă parte, de pildă din Balcani. Din raţiuni politice, se urmărea introducerea armatelor aliate în Europa centrală, pentru a menţine Armata Roşie în afara Austriei, a României şi chiar a Ungariei, dacă ar fi fost cu putinţă. Dar, la sfîrşitul anului 1941, Uniunea Sovietică nu era încă o aliată cu mare pondere. Şaizeci de divizii germane se îndreptau spre Moscova, vîrful lor fiind pe cale să atingă capitala. În august 1941, Churchill, întîlnindu-l pe preşedintele Roosevelt în Argentia, în ceţurile ce învăluiau Terra Nova, pentru a elabora cu el Carta Atlanticului, declarase că, după părerea sa, sovieticii nu aveau să reziste în faţa ofensivei germane. Proiectul potrivit căruia atacul ar fi trebuit să pornească dinspre Marea Mînecii apărea ca cel mai firesc în vederile înaltului comandament britanic. Consecinţele îndepărtate ale acestei alegeri erau cu atît mai puţin de temut cu cât însăşi realizarea ei se menţinea îndepărtată şi chiar problematică. În fapt, important pentru Marea Britanie era să reziste, să câştige timp.

Totuşi, cei trei oameni însărcinaţi să elaboreze primul plan s-au apucat de treabă.

Pentru o traversare maritimă, unei divizii blindate îi sînt necesare patruzeci şi cinci de cargouri de transport, fără a mai pune la socoteală navele de escortă. Trupele de asalt trebuie să fie susţinute de focul navelor de război, numeroase şi puternice, precum şi de aviaţie. O invazie nu înseamnă doar a pune, pur şi simplu, piciorul pe ţărmul ocupat de vrăjmaş; forţele ajunse pe uscat trebuie să primească grabnic întăriri în oameni, material, muniţii şi aprovizionări, pînă ce armata se dovedeşte destul de puternică nu numai pentru a nu se teme de un contraatac în stare să o arunce înapoi pe mare, ci pentru a-i impune inamicului o înfrîngere decisivă şi a obţine încetarea ostilităţilor. Dacă programul acesta nu era îndeplinit, nu putea fi vorha de invazie, ci doar de un raid, mai mult sau mai puţin important. Dar chiar şi numai menţinerea unei singure divizii în faţa inamicului cere aproximativ 600 tone de aprovizionare pe zi. Iată ce a declarat

lord Louis Mountbatten după cea dintîi analiză a acestui proiect:

— Este limpede că atacul trebuie să pornească *în* strâmtoarea Calais. Am putea regreta că este tocmai locul unde ţărmurile ocupate de inamic sînt cel mai bine apărate, dar calculele ne dovedesc că nu avem de ales: trebuie să folosim cât mai puţine nave şi să traversăm marea pe traseul cel mai scurt. Chiar şi luînd hotărîrea aceasta, paşi prea mari tot nu am făcut: oricum, nu vom avea destule nave.

Tristă certitudine, rezultată şi din calcule. Cînd erau examinate tonajul existent, necesităţile strategice şi posibilităţile industriale ale ţării, nu apărea că Marea Britanie ar putea dispune, într-un viitor previzibil, de cantitatea suplimentară de nave necesare executării unei invazii în Europa. Dacă ar fi fost vorba de un raid sau de menţinerea pentru cîtva timp a unui cap de pod, poate că ar fi fost destule; dar nu şi pentru o adevărată invazie. Chiar şi ţinîndu-se seama de ceea ce ar fi putut veni din Statele Unite, în virtutea legii de împrumut şi închiriere. Din acest punct de vedere, domnul Winston Churchill obţinuse la Argentia maximum din ceea ce s-ar fi putut spera pentru moment.

Chestiunea aceasta, a tonajului, era un zid. Cei trei şefi însărcinaţi cu întocmirea planului întorceau problema pe toate feţele, examinau toate căile posibile şi toate inovaţiile tactice sau ştiinţifice menite a înlătura odată şi odată obstacolul acesta al tonajului. Zadarnic. Nu găseau, în zid, nici o fisură. Cîtă vreme Statele Unite aveau să se menţină între pace şi război, planul nu putea rămîne decît un proiect în stadiu pur, în marginea realităţii.

În dimineaţa zilei de 7 decembrie 1941, avioanele japoneze care îşi luaseră zborul de pe portavioane au distrus cu bombe şi torpile flota cuirasată americană din Pacific, ancorată în portul Pearl Harbor.

La o săptămînă după aceea, Congresul S.U.A. vota un program privind efective, armament şi construcţii navale şi aeronautice practic nelimitate. Cifrele autorizate arătau în aşa fel încît luni multe şi chiar ani ar îi trebuit să se scurgă – asta se vedea clar – înainte ca masa aceasta de regimente, avioane şi nave să existe altfel decît pe hîrtie. Dar „se dăduse plecarea”, industria americană urma să se orienteze din plin spre producţia de război. Militarii ştiau că nimic nu mai avea să le fie refuzat de-aci înainte.

La 12 decembrie sună telefonul care lega direct *War Department*-ul din Washington de statul major al Armatei a III-a, aflată la San Antonio, în Texas. A răspuns chiar şeful de stat major. Şeful marelui stat major îi ceru să urce imediat într-un avion şi să vină grabnic la *War Department* [1], de care urma să depindă de-acum înainte.

Şeful marelui stat major era generalul Marshall. De cum avu în faţa sa pe ofiţerul chemat, îi expuse timp de douăzeci de minute situaţia din Pacific. Apoi îl întrebă:

— Ce linie de acţiune generală ar trebui să adoptăm?

În aceeaşi zi în care flota cuirasată fusese scoasă din luptă la Pearl Harbor, o insulă din sud-vestul Pacificului, insula Guam, avansată poziţie americană în acel punct, fusese ocupată de japonezi. La 10 decembrie, primele trupe japoneze debarcaseră la Luçon, în Filipine. Garnizoanele americane de la Corregidor şi din forturile învecinate nu erau nici destul de numeroase, nici suficient aprovizionate pentru a putea rezista unui atac important. În multe alte puncte ale Pacificului fuseseră semnalate nave de război şi transportoare; căile de comunicaţie cu Australia se aflau în primejdia de a fi tăiate.

— Daţi-mi cîteva ore de gîndire, a cerut şeful de stat major al Armatei a III-a.

— Foarte bine.

Şeful de stat major al Armatei a III-a era un vlăjgan blond, cu un început de chelie, bărbat în puterea vîrstei, cu expresie deschisă, chiar juvenilă, cu privire inteligentă, cu ochii depărtaţi unul de celălalt. Militarul acesta era încă atît de puţin cunoscut de public, încît în urmă cu două luni, fiind fotografiat la încheierea unor manevre, alături de alţi ofiţeri, se văzuse desemnat – în ziarul care publicase fotografia – sub numele de locotenent-colonelul D.D. Ersenbeing. Numele său exact era Dwight David Eisenhower.

Nu era de mirare că noul general nu era cunoscut de public. Americanii nu se interesează de generali în timp de pace, doar dacă şi-ar fi făcut, poate, vreo faimă în sport sau în politică. Reputaţia sportivă a lui Dwight D. Eisenhower, strălucit cîştigător al cîtorva meciuri de box în Kansas, în tinereţe, nu trecuse de

[1] Ministerul de război al S.U.A.

limitele acestui stat. Cunoscut ar mai fi putut să fie şi ca vechi, strălucit combatant în primul război mondial. Dar nu era cazul, deşi în 1941 avea cincizeci şi unu de ani.

Căpitan în 1917, Dwight D. Eisenhower nu făcuse parte din corpul expediţionar american în Europa. Rămăsese În Statele Unite, unde primise medalia *Distinguished Service Medal*, „pentru remarcabila capacitate administrativă dovedită în organizarea şi instruirea unităţilor speciale de tancuri destinate operaţiilor de peste mare”. Întreaga carieră a lui Dwight D. Eisenhower fusese, pînă în 1941, o carieră de instructor, de organizator specialist în tancuri şi de ofiţer de stat major. În 1935 fusese trimis în Filipine, în calitate de consilier militar al guvernului acelei ţări. În cursul şederii sale acolo, deoarece era nevoit să se deplaseze des cu avionul, îşi luase, la patruzeci şi opt de ani, brevetul de pilot.

Pe livretul său militar puteai citi că se născuse la 14 octombrie 1890, la Tyler, în Texas, ca cel de al treilea fiu din şase. Familia sa venise din Germania în secolul XVIII. Trăise un veac în Elveţia, înainte ca un Eisenhower să se hotărască a se îmbarca dimpreună cu ai săi, pentru a pleca în America, în 1730. Tatăl lui Dwight David, un mare cucernic, fusese fermier, inginer şi fabricant de îngheţată înainte de a deveni funcţionar al întreprinderii United Telephone Company.

Încă din copilărie, Dwight D. Eisenhower mai purta în familie un nume, Ike, a cărui origine şi semnificaţie nu le cunoştea de fel. Intrase în şcoala militară de la West Point, de unde ieşise ofiţer brevetat în 1915. Urcase firesc toate treptele, colecţionînd totodată diplomele unor înalte şcoli militare: brevetat al Şcolii de tancuri, al Şcolii de comandament şi stat major, al Colegiului de război, absolvent al Colegiului industrial al armatei. Camarazii săi îl socoteau drept foarte capabil; şefii săi, un remarcabil instructor şi organizator.

Vitejeasca faptă militară care îl scosese în lumină la finele anului 1941, şi care poate că îl decisese pe generalul Marshall să-l cheme la el (Eisenhower mai lucrase la Marele stat major înainte de 1935), spre a-i fi colaborator apropiat şi consilier, constase în a da o mamă de bătaie armatei „roşii” comandate de generalul locotenent Ben Lear. Generalul Kreuger, comandantul armatei „albastre” declarase că, în cea mai mare parte, succesul acesta îl

datora şefului său de stat major.

Ike mai era vestit în armată pentru neîntrecuta sa măiestrie la bridge şi la poker. Jocul său, cu desăvîrşire ştiinţific, memoria sa fără greş, facultatea extraordinară de a-şi reprezenta pe loc toate combinaţiile făceau din el un adversar de temut. Deşi nu juca decît cu camarazi, pentru sume cu totul şi cu totul cuminţi, ca între ofiţeri care nu dispun decît de soldă, cîştigurile sale la poker se ridicaseră într-un anume an la 3.000 de dolari.

La 24 decembrie 1941, Winston Churchill sosi la Washington, însoţit de şefii de stat major britanici. Gazetarii au notat că strîngea tare între dinţi ţigara sa de foi, dar că o luminiţă îi juca în priviri. În sfirşit, Statele Unite se aflau în război!

Situaţia aliaţilor nu era totuşi îmbucurătoare. Hong Kong-ul capitulase de curînd. Trupele japoneze debarcaseră în Borneo; înaintînd prin junglă, de-a lungul peninsulei Malacca, ameninţau să atace Singapore, zăvor al Orientului, Gibraltarul asiatic! În Europa, armatele germane fuseseră stăvilite în faţa Moscovei, dar persista ideea că în primăvara următoare aveau să continue invadarea Uniunii Sovietice.

La începutul conferinţei de la Washington (denumită „Conferinţa Arcadia”) s-a văzut clar că americanii nu aveau o părere unitară în privinţa bazelor strategiei ce urma să fie aplicată. Iată ce spunea amiralul King, care exprima atunci nu numai punctul de vedere al marinarilor, ci şi al multor comandanţi ai armatei:

— Mai întîi trebuie să zăgăzuim invazia japoneză, să luptăm pentru a recuceri poziţiile pierdute şi să ne intensificăm eforturile, astfel încît să terminăm cu Japonia. Va dura probabil, foarte mult, dar nu vom putea întreprinde nimic în Europa inainte de a fi atins primul obiectiv.

— Va trebui să interveniţi în Europa înainte, a răspuns pe loc Churchill. Neapărat, altfel vom pierde războiul. Înţelegeţi că din cei doi duşmani ai noştri, Axa şi Japonia, doar Axa poale fi combătută simultan de către Marea Britanie, Rusia şi Statele Unite. Dacă hotărîţi să terminaţi întîi cu Japonia, va trebui după aceea să atacaţi „fortăreaţa Europa”, alături de nişte aliaţi sleiţi de puteri. Temeţi-vă chiar ca nu cumva Uniunea Sovietică să încheie o pace separată, de nu va fi ajutată direct. Iar lupta

împotriva Japoniei nu-i va fi un ajutor. Un al doilea front în Europa ar însemna însă pentru ea un ajutor real.

Din fericire pentru Winston Churchill, generalul Marshall nu împărtăşea vederile amiralului King. El sprijini opinia Premierului britanic, astfel că, la întrunirea de deschidere, el prezentă un memorandum în care declara: „Sîntem de părere că, în pofida intrării în război a Japoniei, Germania rămîne principalul adversar. Înfrîngerea ei va aduce victoria. De îndată ce înfrîngerea aceasta se va fi săvîrşit, cea a Japoniei şi a Italiei vor urma în mod automat."

Roosevelt fu de acord cu şeful Marelui stat major. Făcu lucrul acesta neşovăielnic, întrucît îl detesta personal pe Hitler, detesta nazismul; îl stăpînea totuşi, o anume îngrijorare: opinia publică a ţării sale era, în clipa aceea, îndreptată împotriva Japoniei mai mult decît împotriva Germaniei. „Trădătorul" atac de la Pearl Harbor stîrnise în cel mai înalt grad mînia poporului american şi trezise o unanimă dorinţă de răzbunare împotriva „mizerabililor Japs". Setea unanimă de răzbunare nu era aceeaşi şi în privinţa Germaniei, unde văzuseră lumina zilei străbunicii unui anumit număr de excelenţi cetăţeni americani, mai cu seamă că germanii nu atacaseră direct Statele Unite. Roosevelt ar fi vrut să mai dispună de puţin timp pentru a orienta sentimentul naţional american, dar necesitatea de a lua o decizie strategică nu-i dădea răgaz. Se hotărî totuşi, în mod explicit, în favoarea tezei finale a lui Marshall şi Churchill. Rezoluţia finală a conferinţei a fost că primul obiectiv al aliaţilor – cînd vor fi în măsură să treacă la ofensivă – va fi acela de „a ataca cu forţă şi direct inamicul european". S-a botărît de asemenea ca toate resursele militare şi economice ale celor două ţări să fie folosite în comun, exploatate de către un organism mixt: Consiliul interaliat al şefilor de state majore.

Şefii americani însărcinaţi cu elaborarea planului care avea să transforme aceste hotărîri de ansamblu în decizii precise în privinţa atacării „inamicului european" se loveau – e lesne de înţeles – de aceeaşi problemă în care se împotmoliseră şi colegii lor britanici: problema tonajului. Războiul în Pacific cerea o imensă cantitate de oameni şi material, şi trebuia constituită o masă de nave de rezervă anume pentru invazia în Europa. Dar

uriaşa putere a maşinii industriale americane dădea altă faţă problemei. Oricît de mari ar fi fost cerinţele, se putea spera în venirea unor timpuri în care producţia să fie superioară nevoilor.

În 1941, George C. Marshall, şeful Marelui stat major al S.U.A din 1939, avea şaizeci şi unu de ani. Americanii îi cunoşteau numele, ziarele vorbeau despre el, ca să-l atace sau să-l apere: de doi ani însufleţea cu vigoare campania în favoarea creditelor militare şi a pregătirilor de război.

Colonel în 1917, ofiţer de stat major, făcuse parte din primul convoi de trupe americane trimis în Franţa. Luptase în Picardia şi în sectorul Meuse-Argonne ca şef al Biroului de operaţii al Armatei I. Spirit organizator ca şi Eisenhower, dar cu altă înfăţişare fizică: înalt, subţire, puţin adus de spate, dominîndu-şi marea sensiblitate cu o nedrămuită energie. Deşi provenit dintr-o familie înstărită (tatăl, om de afaceri în cărbuni, cocs), urcase încet treptele ierarhiei pentru că nu trecuse prin West Point, ci prin Institutul Militar din Virginia. Cu toate acestea, de un incredibil ataşament faţă de armată: în 1918 refuzase o situaţie avantajoasă în industrie, ca să rămînă ofiţer.

Imediat după încheierea Conferinţei de la Washington, George C. Marshall reorganiză *War Department*-ul. Creă un Birou de operaţii al marelui stat major, numind şef al acestuia pe generalul de brigadă Eisenhower, înălţat la gradul de general de divizie.

Eisenhower convocă îndată pe şeful inginerilor din *War Department*:

— Îmi veţi instala îndată cîteva microfoane în biroul acesta. Doresc ca toate cuvintele rostite aici în timpul conferinţelor să fie înregistrate. În felul acesta participanţii nu vor pierde timpul cu luarea de notiţe şi nimic nu va putea fi uitat.

Spusele înregistrate erau transcrise şi clasate în dosare de către secretare, care împărţeau apoi exemplare-copie generalului şi colegilor săi.

Biroul de operaţii al marelui stat major era un fel de post de comandă personal al generalului Marshall. Acolo erau adunate toate informaţiile menite a-i furniza elemente privitoare la deciziile strategice, iar Biroul urmărea executarea acestor decizii. Biroul se ocupa, firește, de războiul defensiv din Pacific, sarcină militară primordială, dar a mai fost însărcinat şi cu elaborarea

planului de atacare a Axei în Europa. Ofiţeri din War *Department*, deci din afara Biroului, participau şi ei la aceste conferinţe ce se ţineau sub conducerea lui Eisenhower.

În cursul primelor şedinţe consacrate planului invaziei, mai mulţi militari americani au început prin a preconiza următoarea soluţie: să nu se atace cu forţe terestre; să fie realizată o concentrare maximă de aviaţie în Insulele Britanice şi să fie strivite sub bombe Germania şi teritoriile ocupate, pînă ce Hitler va ceda. Ideea „a fost examinată în cele mai mici amănunte”, dar pînă la urmă îndepărtată. Populaţia din teritoriile ocupate scăpase de un iad.

A mai fost examinată şi ideea de a trimite trupe americane în Uniunea Sovietică, pentru a ataca Germania pe la est. A fost însă imediat înlăturată, din pricina unor inconveniente limpezi: transporturile de trupe şi nenumăratele cargouri nu ar fi putut lua decît calea Oceanului Atlantic înţesat de gheţuri şi deja cunoscută ca o *via dolorosa* din cauza neîncetatelor atacuri ale avioanelor germane cu baza în Norvegia, sau a celei din Golful Persic, pe la Capul Bunei Speranţe: 14.500 mile marine, şaptezeci şi trei de zile de navigaţie. Cele două căi, folosite de mai multe luni pentru a ajuta Uniunea Sovietică cu material de război şi alimente, îşi aveau capătul în porturi neîncăpătoare, blocate cronic.

— Oare nu am putea trimite armate în Orientul Mijlociu pentru a ataca Axa prin Balcani? sugerară alţi strategi.

Un asemenea proiect ar fi fost realizabil, dacă Marea Mediterană ar fi fost liberă. Dar era închisă în mijloc. Convoaiele britanice nu ajungeau la Malta decît cu preţul unor pierderi uriaşe. Sugestia a fost înlăturată.

Un ofiţer superior a propus atunci debarcarea… în Liberia; Corpul expediţionar avea să-şi croiască apoi drum spre Europa, prin Guineea, Senegal, deşerturile Mauritaniei, prin cele ale lui Rio del Oro şi prin Maroc. Întrucît propunerea fusese ascultată într-o tăcere consternată, autorul ei nu a mai stăruit.

În schimb, a fost primită cu interes ideea, emisă de mai mulţi participanţi, de a ocupa coloniile franceze din Africa de Nord pentru a face din ele o bază de plecare în vederea atacării continentului prin sud. Dezbaterea a fost deschisă; s-a trecut la amănunte. După o studiere destul de aprofundată, proiectul

acesta – care, se ştie, trebuia să fie adoptat şi pus în aplicare în noiembrie 1942 – a fost atunci dat deoparte pentru trei motive principale: din cauza dificultăţilor politice pe care le ridica (guvernul francez de la Vichy, recunoscut de Statele Unite, era guvernul unui stat neutru); bazele din Africa de nord au fost socotite mult prea îndepărtate de centrul Germaniei; în sfîrşit, şi mai ales, simpla examinare a hărţii demonstra că soluţia cea mai lesnicioasă consta în a transforma Regatul-Unit (Marea Britanie şi Irlanda de nord) într-o platformă de pornire şi de a ataca continentul direct, prin Marea Mînecii.

Ruta maritimă Statele Unite-Marea Britanie era cea mai scurtă dintre cele răspunzînd diferitelor proiecte; asta însemna economie de nave. Oricare ar fi fost locul hotărît pentru debarcare, drumul respectiv trebuia apărat pînă la sfîrşitul războiului dacă nu se voia moartea fizică a aliatului britanic: reducîndu-şi nevoile la necesarul minim, Marea Britanie importa anual 25 milioane tone de provizii variate (în loc de 50 milioane ca în timp de pace). Aşadar, de ce să mai fie create şi alte drumuri pentru necesităţile invaziei. Soluţia asaltării directe spre ţărmurile franceze de la Marea Mînecii sfirşi deci prin a avea întîietatea – nu fără a mai fi întîlnit, totuşi, serioase oponenţe.

— Un asemenea asalt echivalează cu o sinucidere colectivă, spuneau unii. „Zidul Atlanticului” este nemaipomenit de betonat, înarmat cu tunuri grele, apărat de cuiburi de submarine instalate de-a lungul coastei. Germanii pot aduce în Franţa mii de avioane. Trupele noastre nici nu vor putea debarca. Ar fi o nebunie să se treacă la o astfel de acţiune înainte de prăbuşirea moralului german.

— Nu ar fi o nebunie, răspundeau susţinătorii proiectului, dacă vom stabili planul pe ipoteza că vom avea la momentul oportun, o strivitoare superioritate aeriană. Vom mătura de pe firmament aviaţia germană, vom izola regiunile atacate, bombardînd toate căile de comunicaţie şi vom pisa ţărmul înainte de atac.

Susţinătorii proiectului nu erau, la început, nici foarte numeroşi, nici foarte siguri pe ei: avioanele necesare ducerii la îndeplinire a planului lor nu existau. Dar se putea spera că vor fi construite în timp util.

Planul elaborat de Biroul de operaţii al Marelui stat major a

fost supus generalului Marshall. După ce a ascultat fără să întrerupă, generalul a spus la sfîrşit:

— Bun. Aprob.

Apoi, planul a fost prezentat preşedintelui Roosevelt, care l-a aprobat la 1 aprilie 1942. La 7 aprilie, generalul Marshall a luat avionul spre a se duce la Londra, în tovărăşia lui Harry Hopkins, cel mai apropiat colaborator al lui Franklin Roosevelt. În urma unei conferinţe ţinute în ziua de 14, la Londra, înaltul comandament militar britanic s-a declarat – prin Winston Churchill – de acord cu ideea ca atacul prin Marea Mînecii să constituie primul efort ofensiv al Aliaţilor. Nu este nevoie să insistăm aci asupra detaliilor discuţiilor care au dus la încuviinţarea aceasta, mai ales că cei care au participat la obţinerea ei s-au arătat, de altfel, discreţi. Ceea ce domnul Churchill dorea înainte de toate era să vadă că Statele Unite îşi îndreaptă spre Marea Britanie masele de avioane, de material de război şi de soldaţi pe care mobilizarea americană avea să le creeze.

Între timp, studierea proiectului britanic de a ataca prin pasul Calais fusese continuată la Londra. La începutul lui mai 1942, planul elaborat de Comandamentul operaţiilor combinate a fost supus unui „Comitet centralizator al realizării planurilor”, prezidat de către amiralul Sir Bertram Ramsay, fostul comandant al Marinei la Dover, organizatorul evacuării de la Dunkerque. Comitetul acesta se lovi de acelaşi zid de care se loviseră primii elaboratori, adică de obstacolul tonajului. El prezentă Comitetului şefilor de stat major un raport potrivit căruia planul, nu era realizabil „cu resursele de care dispunem sau am putea dispune”.

Ne-am putea întreba de ce îşi continuaseră britanicii studierea proiectului lor original de vreme ce obstacolul tonajului avea să fie rezolvat datorită participării Statelor Unite, participare acum cîştigată. Nimeni nu s-a exprimat clar în privinţa aceasta. Poate că Winston Churchill dorea, încă de pe atunci, să evidenţieze dificultăţile unui atac prin Marea Mînecii în speranţa că strategii americani vor sfîrşi prin a se ralia ideii care i se părea cea mai bună: atacarea dinspre Balcani. Poate că înaltul comandament britanic voise doar să încheie un lucru început pe temeiul unor baze provizorii, din care avea să se reţină mai tîrziu ceea ce rămînea interesant.

Dar un englez, cel puţin, gîndea că planul invaziei prin Marea Mînecii nu putea fi îngropat:

La începutul lunii aprilie a anului 1942, lordul Louis Mountbatten asista la o demonstraţie de aruncătoare de flăcări. După terminarea exerciţiului, ministrul însărcinat cu subsecretariatul secret la Petrol, s-a apropiat de amiral şi l-a întrebat dacă departamentul său putea fi util la pregătirea invaziei.

— Da, a răspuns Mountbatten. Puteţi instala o conductă prin Marea Mînecii?

Şi inginerii au început pe dată să studieze chestiunea.

II

PRIMA INVAZIE

Prima invazie a fost cea a Regatului Unit [1], efectuată de trupele americane.

Divizia 34 infanterie, apoi Divizia 1 blindată au debarcat mai întîi în Irlanda de nord. Au urmat mici detaşamente de aviaţie. Cadenţa sosirilor îşi grăbi curînd ritmul: un număr tot mai mare de americani erau mobilizaţi şi instruiţi, uzinele americane fabricau zilnic tot mai mult material de război, şantierele navale lansau din ce în ce mai multe nave. Marea Britanie şi Irlanda de Nord trebuiau să fie, în final, „invadate” de aproape două milioane de americani.

Trupele debarcate au fost încartiruite peste tot: în părţile neocupate din spitale, în institute universitare şi şcoli, în teatre şi cinematografe care îşi pierduseră destinaţia iniţială, în vestiarele terenurilor de sport şi ale hipodroamelor, în camere de-ale

[1] Denumirea oficială a Marii Britanii (n. t.)

locuitorilor. Dar mai ales în tabere imense şi numeroase, alcătuite din barăci sau corturi.

După patruzeci şi opt de ore de la sosirea sa pe pămîntul britanic, fiecare soldat era adus în faţa ofiţerilor americani specialişti care le comunicau un catehism rudimentar conţinînd următoarele patru puncte: 1) păstrarea secretului militar, discreţie; 2) instrucţiuni privitoare la permisii, învoiri; 3) relaţii cu britanici; 4) problema oamenilor de culoare. Nimeni nu avea voie să facă nici măcar un pas în afara taberei de tranzit, înainte de a se fi supus acestei iniţieri.

În timpul conferinţei „Relaţii cu britanicii", ofiţerii iniţiatori se străduiau să-i facă pe soldaţii americani să înţeleagă că nu veneau într-o ţară cu statut de protectorat şi că nu trebuiau nici „să se considere nişte cruciaţi privilegiaţi veniţi acolo ca să ajute Marea Britanie să iasă din groapa în care căzuse", că nişte obiceiuri diferite nu însemnau neapărat şi întîrziere ori inferioritate în privinţa civilizaţiei. „Soldaţii britanici sunt mai puţin bine plătiţi decît voi, dar nu pentru că ar fi luptători mai slabi. Nu trebuie să pierdeţi din vedere că Regatul-Unit este o ţară nu prea întinsă, suprapopulată chiar şi în timpuri normale, a cărei populaţie a suportat singură, vreme îndelungată, întreaga povară a războiului. Oamenii aceştia au fost bombardaţi şi îndură lipsuri. Fiecare metru pătrat ocupat de armata americană le sporeşte lipsa de confort." Pe scurt, orice soldat sau gradat american era dator să se poarte ca un gentleman, să dovedească modestie, înţelegere, altruism şi chiar uitare de sine.

„Anglia şi Statele Unite sînt două naţiuni înrudite, despărţite de o limbă comună", zice un proverb uşor ironic. Americanii şi britanicii nu puteau oferi, în împrejurările date, spectacolul unei fraternităţi idilice neîntrerupte şi neabătute. Totuşi, în ansamblu, relaţiile s-au dovedit bune.

Catehismul de iniţiere cuprindea şi o conferinţă privind chestiunea oamenilor de culoare, întrucît din acest punct de vedere existaseră, la început, unele dificultăţi. „În afară de oraşele mari şi de cîţiva din clasele avute, populaţia britanică nu are acel sentiment rasial atît de puternic înrădăcinat în Statele Unite", a scris Eisenhower. Primii soldaţi americani care au văzut englezoaice acceptînd să danseze sau să meargă la cinema cu

negri (americani) nu-şi credeau ochilor; iar unii dintre ei au încercat să se opună acestei discriminări, pentru ei scandaloasă. S-au ivit incidente. Protestatarii au fost şi mai surprinşi văzînd că ziarele britanice care comentau incidentele respective se rînduiau de partea negrilor. A trebuit să li se spună că ceea ce reprezintă o realitate la New York poate fi eroare la Londra şi că trebuiau să-şi treacă în amorţire sentimentul rasial, cel puţin pe timpul şederii lor în Anglia.

Numit comandant al forţelor americane în Europa, Eisenhower îşi luă în primire postul la Londra la 25 iunie 1942. Cartierul său general era desemnat sub un nume curios alcătuit din iniţiale: ETOUSA (*European Theater of Operations, United States Army*) [1]. ETOUSA se ocupa de instalarea şi instruirea trupelor americane din Marea Britanie, de bombardamentele din Europa în cooperare cu R.A.F. şi de pregătirea invaziei.

Prima unitate de aviaţie americană trimisă în Regatul-Unit a fost Armata 8-a Aeriană. Nu s-a prezentat întreagă, ci în grupuri mici, pe măsură ce se construiau avioane şi se instruiau piloţi. Pe caietul de materiale al unităţii citim la data de 4 iulie 1942: „Avioane sosite: 1 B17 E. Totalul sosirilor din ziua aceasta: 1“.

Totuşi, în aceeaşi seară, şase avioane americane Boston se alăturau altor şase aparate ale R.A.F., pentru a merge să bombardeze un aerodrom în Olanda. Două din cele americane au fost doborîte, restul s-au întors cu bombele sau le-au dat drumul la întîmplare. Următorul raid (17 august), executat ziua, doar de americani, a fost mai puţin dezamăgitor: atacatorii s-au întors cu toţii, după ce au lovit obiectivul (gara triaj de la Rouen).

Cele dintîi divergenţe dintre britanici şi americani s-au iscat din cauza metodelor de bombardare. Primii bombardau noaptea, potrivit tacticii raidurilor „pe zonă” (area bombing), denumită şi „tactică de saturaţie”, care consta în a lansa într-un minim de timp maximum de bombe pe o suprafaţă determinată. Americanii erau partizani ai bombardamentului de zi care îngăduia, susţineau ei, o mai mare precizie. În timp de pace, unele dintre echipajele lor atinseseră un înalt grad de virtuozitate în bombardamentul la punct fix („Pin Point”). În război, precizia deveni foarte discutabilă

[1] Armata S.U.A. de pe teatrul de operaţii european (n.t.)

din cauza antiaerienei şi a intervenţiei avioanelor de vînătoare germane. S-a calculat că, în medie, 82% dintre bombele lansate „corect” asupra unui obiectiv cădeau pe o rază de 500 de metri. Restul, adică 18%, se dispersau într-un cerc cu rază de 500 pînă la 1.000 metri.

Atît englezii cît şi americanii îşi apărau cu cerbicie punctul de vedere. Întru sfîrşit s-au convins că metodele lor se completau şi că R.A.F.-ul va urma să continue să bombardeze noaptea, iar forţele aeriene americane ziua.

Conferinţele privind planul de invazie reuneau pe de o parte pe generalul Eisenhower şi mai mulţi ofiţeri din statul său major, iar pe de alta pe Churchill, pe amiralul Ramsay, pe generalul Paget, pe mareşalul-şef al aerului Douglas şi pe alţi generali. La prima din aceste întruniri Eisenhower a declarat că, după părerea sa, prima măsură ce trebuia luată era numirea unui comandant suprem aliat, însărcinat cu conducerea pregătirilor pentru invazie şi apoi să comande operaţia.

— Pe cine aţi numi comandant suprem al forţelor aliate? l-a întrebat cineva.

În vremea aceea toată lumea credea că invazia putea fi declanşată în 1943 şi că participarea britanică avea să fie cea mai importantă.

— Oricine tot e mai bine decît nimeni, a răspuns Eisenhower. Dar mi se pare că amiralul Mountbatten ar putea fi omul care ne trebuie. Am auzit că este energic, inteligent, curajos.

O tăcere însoţită de uluire îi primi gîndul rostit.

— Generale, s-ar putea să nu-l fi întîlnit niciodată pe lordul Louis Mountbatten, spuse în sfîrşit generalul Broke, şeful statului major imperial. Se află chiar în faţa dumneavoastră.

„Nu-l recunoscusem cînd am intrat în sala de şedinţe, a mărturisit Eisenhower. Spusele mele au iscat un moment de stînjeneală”. Să existe un general, fie şi american, care să se găsească de patru secunde şi mai bine în faţa lordului Louis Mountbatten fără să-l fi recunoscut, iată un lucru care le lua englezilor piuitul.

Viaţa acestui erou britanic este un super-scenariu de cinematograf. Ar trebui chiar suprimate unele episoade şi introduse cine ştie ce banalităţi, ici, colo, pentru a face filmul

verosimil.

Lordul Louis Mountbatten s-a născut prinţ – Louis François Albert Victor Nicolas de Battenberg. Tatăl său, Louis de Battenberg, austriac, văr al răposatului rege George al V-lea al Angliei, a devenit cetăţean britanic prin naturalizare. În 1917 şi-a părăsit titlurile sale de obîrşie şi a luat numele de Mountbatten, tălmăcire engleză a numelui Battenberg. Regele l-a făcut atunci *pair*, numindu-l primul marchiz de Milford Heaven.

Mama şefului operaţiilor combinate era prinţesa Victoria, fiica cea mai mare a lui Ludovic al IV-lea, mare duce de Hesse şi al prinţesei Alice, fiică a reginei Victoria a Angliei şi soră a ultimei împărătese a Rusiei.

Tînărul prinţ, născut la Windsor în 1900, a primit cea mai aleasă educaţie britanică şi a intrat în chipul cel mai firesc în marina regală britanică (Royal Navy). A servit îmbarcat, tînăr aspirant de marină, cu un obraz de fată mare, în timpul primului război mondial.

În perioada dintre cele două războaie mondiale, avea să devină un astru deosebit de strălucitor pe firmamentul monden. În 1920, însoţeşte într-o călătorie în jurul lumii pe unul dintre verii săi de viţă regească, pe Edward, prinţul de Wales, căruia i-a şi fost aghiotant naval. În 1922 se căsătoreşte cu încîntătoarea şi foarte bogata Edwina Cynthia Annette Ashley, fiica lordului Mount Temple. Căsătorie senzaţională. Sînt prezenţi membrii familiei regale, tînărul lord are drept martor pe prinţul de Wales. Reportaje şi fotografii apar în toată presa, toate inimile femeilor din insula britanică bat mai tare în faţa imaginii tînărului cuplu: Annette, o frumuseţe cu rochie de zînă; el, un ofiţer de marină, brunet, înalt, cu faţă albă, cu aer bărbătesc şi totodată surîzător, cu ochi scînteietori. Lună de miere în Statele Unite.

Ceea ce pare vrednic a fi subliniat este faptul că viaţa aceasta desfăşurată pe catifea nu-l împiedică pe tînărul ofiţer de marină să-şi menţină interesul faţă de meserie. Urmează cursuri speciale, obţine brevete, serveşte îmbarcat pe mai multe nave în Mediterana. A dobîndit, probabil, cîteva permisii, de vreme ce gazetele semnalează cînd şi cînd prezenţa lordului Mountbatten şi a soţiei sale la cîte o întrunire mondenă, la Londra sau Paris. La Londra, tinerii căsătoriţi locuiesc într-un apartament cu multe

încăperi, ale cărei ferestre dau spre Hyde Park; chiria, 3.200 lire pe an.

Şi iată-l pe lordul Louis Mountbatten din nou aghiotant naval al vărului său, devenit Edward VIII. Dar regele Edward VIII abdică. Dramă naţională. Oare cariera lui Mountbatten va avea de suferit? Nicidecum. Este avansat căpitan de vas şi numit aghiotant personal al noului rege George VI.

Războiul. Mountbatten reia serviciul îmbarcat, în calitate de comandant al unui distrugător. Al distrugătorului *Kelly*. Nava aceasta mică va deveni celebră. În 1939, în Marea Nordului, se loveşte de o mină şi explodează. Mountbatten îi readuce în port rămăşiţa; *Kelly* este reparat şi ia calea Mediteranei. La 9 mai 1940, în largul insulei Creta, este lovit de o bombă. Din nou Mountbatten se reîntoarce în port cu distrugătorul său transformat în strecurătoare.

— S-ar putea să dureze cam mult reparaţia, a spus amiralul. Pînă atunci ia-l pe *Javelin*.

La 29 noiembrie 1940, în largul portului Brest, *Javelin*, angajat într-o luptă cu mai multe distrugătoare germane, este ciuruit de trei torpile. Oare se va scufunda? Nu. Mountbatten îl readuce în port, la fel de impresionant la vedere ca şi *Kelly*.

— Tocmai bine. *Kelly* e pus la punct, l-a anunţat amiralul. Ia-l.

La 24 mai 1941, la un an şi două săptămîni după precedentul său naufragiu, iată-l din nou pe *Kelly* în apele Cretei, în plină bătălie. Avioane Stukas se abat iarăşi asupra lui şi, de data aceasta, *Kelly* se scufundă în mare. Comandantul şi aproape tot echipajul sînt salvaţi de un alt distrugător britanic.

La 19 august 1941, soţii Mountbatten sosesc în Statele Unite. Cu avionul. Lady Mountbatten şi-a întovărăşit soţul în calitate de reprezentantă a Crucii Roşii Britanice. El vine să preia comanda portavionului *Illustrious*, aflat în reparaţie într-un arsenal american. Dar la cîteva zile după aceea primeşte o telegramă: „Lasă-l pe *Illustrious*, întoarce-te la Londra. Cabinetul de război te-a ales pentru o treabă specială şi importantă.” Era vorba de conducerea Operaţiilor combinate. Urmarea o cunoaştem.

Acesta era omul pe care Eisenhower nu-l recunoscuse cînd intrase în sala de conferinţe. Din fericire, vorbise despre el în termeni elogioşi, iar propunerea lui de a-l numi comandantul

invaziei era şi mai măgulitoare. Astfel că stînjeneala britanicilor se spulberă iute; Eisenhower cîştigă simpatia lui.

Totuşi nu lordul Louis Mountbatten avea să comande invazia: el a fost numit comandantul suprem aliat al teatrului de operaţii din sud-estul asiatic.

Discuţiile au continuat la Londra; curînd apăru evident un lucru: a continua să crezi posibilă invazia pentru primăvara lui 1943 era iluzoriu. Aflaţi într-o neplăcută postură faţă de Rommel, în Libia, siliţi să păzească India şi Orientul Mijlociu, britanicii nu puteau angaja la data prevăzută decît cincisprezece divizii. În pofida efortului de război american, n-ar fi fost oameni destui, nici avioane, nici material. „Am început să înţelegem, a scris Eisenhower, că o invazie la scară mare a continentului nu ar putea avea loc înainte de primăvara lui 1944“.

Dar iată că generalissimul Stalin cerea cu insistenţă deschiderea celui de al doilea front. Gazetarii englezi şi americani – cu deosebire cei americani – îi ţineau isonul: „Da’ chiar aşa, pe cînd al doilea front?“ Pentru evidente raţiuni de securitate militară, elaboratorii planului nu puteau dezvălui gazetarilor şi publicului situaţia. Nu puteau decît să se adreseze guvernelor lor şi să spună: „Asta-i treaba.”

Din partea britanică, nici o dificultate: domnul Churchill asistase aproape la toate conferinţele militare şi nu vedea cu ochi răi amînarea *Round Up*-ului [1]. Dar opinia americană părea foarte iritată; iar preşedintele Roosevelt întreba: „Oare amînarea aceasta a *Round-Up*-ului nu înseamnă renunţare?“

Să trecem peste conferinţele, discuţiile şi întrevederile care au urmat. Pînă în cele din urmă, Franklin Roosevelt se convinse. Dar voia să se facă neapărat ceva. Toată lumea voia acest lucru, căci Stalin cerea din ce în ce mai tare cel de al doilea front.

Au fost examinate trei proiecte: întărirea (folosindu-se ruta pe la capul Bunei Speranţe) armatelor britanice din Orientul Mijlociu, spre a-l mătura pe Rommel; crearea unui cap de pod provizoriu pe coastele Cotentin-ului sau ale Bretaniei; invadarea Africii de nord franceze. S-au oprit cu toţii la ultimul proiect. Hotărîrea a fost luată la 24 iulie 1942.

---

[1] Astfel s-a numit, la început, planul Overlord (n. a.).

Statele majore au început deci să pună la punct denumita operaţie Torch. Americanii au arătat în mod expres că adoptarea ei nu însemna deloc abandonarea *Round Up*-ului. „Acţiunea în Africa era socotită drept operaţie de diversiune cerută de împrejurări, încercîndu-se totodată obţinerea unor imense avantaje.”

La 19 august 1942 avu loc operaţia amfibie împotriva portului Dieppe. Raiduri de comando, care nu angajau decît patru oameni, fuseseră deja executate pe coastele Norvegiei şi în insulele Lofoten. Comandamentul britanic a denumit operaţia împotriva oraşului Dieppe „o recunoaştere armată”. Nu era vorba, fireşte, de o încercare de invazie, nici măcar de o tentativă de a instala un cap de pod durabil: în cazul acesta trupe de întărire ar fi trebuit să se afle gata pregătite în Marea Britanie, inclusiv nave destinate a naviga dus-întors prin Canalul Mînecii, pentru a consolida poziţia dobîndită; dar aşa ceva nu exista. Militarii voiseră să facă o experienţă, să sondeze puţin faimosul Zid al Atlanticului.

Trupele debarcate (în majoritate canadiene) au suferit pierderi grele: din 5.000 de atacatori, 3.369 au fost ucişi, răniţi sau făcuţi prizonieri. Organizatorii acţiunii de recunoaştere au reţinut următoarele:

1. Un important convoi de nave a putut sta, pe vreme senină, o zi întreagă, în apropiere de ţărmul inamic, pierzînd un singur distrugător.

2. Focul concentrat al navelor de luptă nu era deajuns pentru a reduce la tăcere apărarea germană de pe plaje, nici chiar în cele cîteva minute necesare trupelor pentru a străbate spaţiul descoperit.

3. Zidul Atlanticului părea să fie deosebit de bine apărat în preajma porturilor.

Propaganda lui Goebbels a vorbit despre acest raid ca despre o tentativă de debarcare ratată. Documentele găsite de germani asupra ofiţerilor ucişi sau luaţi prizonieri dădeau totuşi a înţelege că era vorba de cu totul altceva. Complezenta versiune a lui Goebbels a fost acceptată la Cartierul general al lui Hitler, întrucît ea corespundea opiniei emise nu o dată de către führer cum că aliaţii vor fi negreşit azvîrliţi în mare. Militarii germani ai Frontului

de vest, cei neorbiţi de năravul linguşirii, gîndiră că anglo-saxonii, dacă vor încerca o invazie se vor preocupa, în primul rînd, să cucerească porturile, indispensabile debarcării oamenilor şi materialului de război. Se cădea, aşadar, să se treacă la întărirea sistemelor de apărare ale porturilor.

Eisenhower a părăsit Londra cu avionul, la 5 noiembrie 1942, pentru a se duce la Gibraltar, unde Cartierul său general se instalase provizoriu înlăuntrul celebrei stînci, în culoare subterane prost luminate şi umede. Peste o săptămînă întîlnea la Alger pe comandanţii forţelor terestre, navale şi aeriene franceze, în frunte cu amiralul Darlan şi semna cu acesta acordul definitiv care punea capăt ostilităţilor dintre francezi şi corpul expediţionar aliat.

La 13 ianuarie 1943, Preşedintele Roosevelt sosi cu avionul la Casablanca, pentru a se întreţine cu Winston Churchill. Numeroşi generali şi amirali britanici şi americani, precum şi alte persoane oficiale au participat la întrunirile care au avut loc în zilele de 13 şi 23 ianuarie, întruniri în cursul cărora s-a vorbit foarte mult despre proiectele de invazie a Europei. Ocupat cu conducerea campaniei din Tunisia, Eisenhower nu a venit la Casablanca decît pentru o zi. Se spera că va fi prezent şi generalissimul Stalin, dar şi el a lipsit, reţinut de treburile de conducere a armatelor sale.

Mai mulţi participanţi au istorisit, în memorii sau articole, desfăşurarea conferinţei de la Casablanca. După ce ai citit cîteva dintre mărturiile acestea, ajungi la concluzia că, pentru a cunoaşte exact realitatea, ar fi trebuit să iei parte, fără excepţie, la toate discuţiile. „Autorii de memorii, oricît de mari ar fi ei, emit fiecare adevărul lor”, a scris generalul de Gaulle.

Se pot obţine, totuşi, cîteva verificări ale mărturiilor. Pe de altă parte, unele pasaje din cărţile memorialiştilor răspândesc un anume parfum de sinceritate: sînt, aproape totdeauna, pasajele în care descriu deschis şi chiar în mod glorios eforturile făcute pentru a obţine cine ştie ce hotărîre, ale cărei rezultate aveau să apară catastrofale cîţiva ani mai tîrziu.

Pare să fie sigur că la Casablanca, Churchill a preconizat, ca urmare a invaziei în Africa de nord, un atac prin Balcani care,

dacă ar fi reuşit, ar fi permis armatelor occidentale să-şi extindă controlul asupra Europei, inclusiv spre est. Preşedintele Roosevelt, însă, nu dorea defel să-l nemulţumească pe „Unchiul Joe“. Voia ca proiectul invaziei prin Marea Mînecii să fie aplicat cît mai repede şi punea temei pe părerea şefilor militari americani care socoteau că proiectul acesta este cel mai simplu şi cel mai eficace.

A fost adoptat un fel de compromis provizoriu. Imediat după eliberarea Africii de nord, trebuia să fie atacată Sicilia, spre a se ajunge la stăpînirea Mediteranei. Dar invazia prin Marea Mînecii avea să aibă loc în primăvara lui 1944, fără alte schimbări.

Churchill se declară de acord, tăinuind probabil ideea că invazia Siciliei, apoi cea a Italiei, care i-ar urma în chip firesc, ar putea face atît de evidentă şi de îmbietoare ideea efectuării invaziei prin Balcani, încît poate că şi americanii ar îmbrăţişa-o.

Puţinele rînduri de faţă nu dau decît o idee schematică şi abstractă despre conferinţa de la Casablanca. În realitate, ea a fost o reprezentaţie internaţională senzaţională, cu Roosevelt drept mare vedetă. Cei care nu-l aprobau pe defunctul preşedinte (americanii nu sînt cei mai puţin severi) scriu astăzi că el a condus războiul fără să prevadă ce va fi după război. Cele spuse de el, însă, la Casablanca dovedesc că, dimpotrivă, s-a gîndit mult la acest lucru. Ideea care îl urmărea cel mai mult era aceea că, atunci, ar trebui să fie trezite la realitate ţările colonialiste.

— India trebuie să aibă dreptul la o formă de guvernămînt modernă, cu tot ce un asemenea lucru implică, adică reforme culturale şi sanitare, spunea el fiului său Elliot.

Franţa ar trebui să raporteze anual Organizaţiei Naţiunilor Unite datele referitoare la gestiunea fostelor sale colonii, trecute vremelnic sub tutela ei, indicînd scăderea analfabetismului şi a mortalităţii, progresele făcute în lupta împotriva bolilor. Apoi, aceste foste colonii şi-ar putea dobîndi independenţa politică.

— Să luăm în discuţie Indochina, mai spunea Roosevelt, adresîndu-se fiului său. În prezent, colonia aceasta este sub stăpînire japoneză. Pentru ce Japonia a fost atît de sigură că o va cuceri? Băştinaşii erau atît de oprimaţi, încît îşi spuneau: „Mai bine orice altceva decît traiul sub regim colonial francez!“

Adăuga că prevedea un nou război, dacă Naţiunile Unite ar permite „ca milioane de oameni să recadă în aceeaşi semi-sclavie

colonială”.

L-a invitat pe sultanul Marocului să ia dejunul cu el şi i-a atras atenţia că financiarii francezi şi britanici nu se interesaseră pînă atunci de Maroc decît pentru a profita de bogăţiile ţării. Situaţia ar trebui să se schimbe după război. Sultanul ar putea obţine concursul firmelor comerciale americane care, cu ajutorul unor sume forfetare sau a unor procentaje, l-ar ajuta să realizeze un program de valorificare. Suveranul părea interesat. Prezent la dejunul acesta, Churchill încercase zadarnic să schimbe mersul discuţiei.

La o conferinţă de presă, preşedintele Statelor Unite i-a anunţat pe gazetari că aliaţii erau hotărîţi să continue războiul pînă la „capitularea fără condiţii” a Germaniei, Italiei şi Japoniei. Formula era folosită oficial pentru prima oară. Ea a făcut senzaţie şi avea să aibă urmări importante în desfăşurarea ulterioară a ostilităţilor. Roosevelt a afirmat mai tîrziu că o rostise spontan, într-o inspiraţie de moment, dar mai mulţi istorici, printre care Robert Sherwood, pe atunci colaborator apropiat al preşedintelui, au scris că în realitate declaraţia lui Roosevelt coincidea cu o intenţie îndelung gîndită. Proclamîndu-şi hotărîrea de a lupta pînă la knock-out-ul definitiv al inamicilor, aliaţii occidentali îl linişteau desigur pe Stalin şi gîndeau că îşi galvanizează şi mai mult propriile trupe. Dar formula nu cuprindea numai avantaje. Chester Wilmot a scris, pe bună dreptate, că angajîndu-se astfel, puterile anglo-saxone „îşi retrăgeau orice libertate de manevră diplomatică şi refuzau poporului german orice cale de a scăpa mai repede de Hitler. Propaganda lui Goebbels a ştiut să exploateze cu dibăcie declaraţia de la Casablanca, convingînd în mare măsură populaţia germană că aliaţii înţelegeau să distrugă nu numai regimul nazist, ci naţiunea însăşi. Singurul răspuns posibil era o rezistenţă disperată.

În timpul acesta, după cum am arătat, Eisenhower conducea marea bătălie din Africa de nord. Pentru prima oară trebuia să se comporte ca un şef militar pe un teatru de operaţii. Cea dintîi dificultate importantă întîlnită era amalgamarea armatelor de naţionalităţi diferite şi coordonarea eforturilor acestora. A învins

strălucit dificultatea aceasta, dovedind că era cu adevărat strategul care poseda în acelaşi timp calităţile diplomatice necesare conducerii giganticei operaţii „Overlord.”

La 30 ianuarie 1943 se sărbătorea a zecea aniversare a preluării puterii de către Hitler. Mareşalul Göring trebuia să vorbească la radio la ora 11. Dar în clipa aceea, un val de avioane britanice „Mosquito” îşi făcu apariţia deasupra Berlinului; fu dată alarma, astfel că discursul a fost amînat cu o oră.

— Poate că unii dintre voi se întreabă pentru ce Anglia mai poate arunca bombe asupra Ruhr-ului şi în alte părţi fără să le plătim cu aceeaşi monedă? a spus Göring. Va veni şi ziua în care ultimul vestigiu al rezistenţei bolşevice va fi înfrînt, şi atunci mîna cea răzbunătoare va lovi. Vă făgăduiesc acest lucru.

La ora 16, ministrul Propagandei, Goebbels a vorbit şi el la radio. Dar a fost nevoit să se întrerupă după numai cîteva minute, căci un alt val de „Mosquito“ apăruse deasupra Berlinului.

Avioanele de Havilland „Mosquito XVI“ erau bombardiere uşoare ce nu puteau transporta mai mult de 1.800 kilograme de bombe. Raidul britanic de la 30 ianuarie 1943 asupra Berlinului nu a avut urmări de ordin militar, menirea lui fiind să marcheze data şi să obţină un efect psihologic. Era şi motivul pentru care R.A.F.-ul îl executase ziua.

În afară de aceasta, raidul respectiv a declanşat, simbolic, începutul aplicării „Planului de la Anfa“ [1], elaborat de către şefii de stat major ai aliaţilor la conferinţa de la Casablanca. Planul acesta prevedea o bombardare intensă şi cît mai neîntreruptă a Germaniei şi a teritoriilor ocupate, ca îndepărtată pregătire strategică a invaziei. Greutatea minimă de bombe ce urmau să fie aruncate lunar asupra continentului nu trebuia să fie mai mică de zece mii de tone.

Englezii continuau să bombardeze noaptea, iar americanii ziua. Iată cum se desfăşura un raid britanic.

Avioanele decolau de pe baze diferite şi se îndreptau, fiecare în parte, spre un anumit loc pe continent folosind un sistem de navigaţie prin radio. Zburau la altitudini diferite, conform unui orar stabilit cu precizie, pentru a evita ciocnirile, şi se adunau într-

[1] Localitatea de lângă Casablanca, unde a avut loc, în fapt, conferinţa (n.t.).

un punct fix, de unde avea loc plecarea reală spre obiectiv. Ultimul traiect nu se făcea neapărat în linie dreaptă, nici într-o singură formaţie. Odată misiunea încheiată, fiecare avion se reîntorcea singur, apărîndu-se cum putea împotriva vînătorilor de noapte germani, dacă i se iveau pe urme.

Sistemul de navigaţie folosit de R.A.F. începînd cu luna martie a anului 1943 era denumit „Oboe“. Conform acestuia, fiecare avion era urmărit de două staţii de radiodirijare de la sol: de staţia „Pisica” şi de staţia „Şoarecele”. „Pisica” ghida avionul prin radio în felul următor: cît timp mergea pe drumul cel bun, navigatorul auzea un sunet continuu; dacă devia la stânga, auzea linii de alfabet morse; dacă devia la dreapta, auzea puncte. Staţia „Şoarecele” primea pulsaţiile „Pisicii” retransmise de către avion şi deducea clipă de clipă poziţia exactă a avionului. Cînd îl ştia în apropierea obiectivului, îi trimitea semnale, invitîndu-l să se pregătească de bombardare. La opt minute de obiectiv, echipajul de bombardament auzea în receptorul rădio patru B-uri morse succesive; după cinci minute, patru C-uri. După cinci secunde de la sosirea deasupra obiectivului, aparatul aflat în zbor înregistra cinci puncte urmate de o linie. Asta însemna: „Aruncaţi bombele!“

Inconvenientul acestui sistem era că nu îngăduie decît ghidarea simultană a unui număr mic de aparate. Neajunsul acesta a putut fi înlăturat de îndată ce R.A.F.-ul şi-a ameliorat tactica, folosind avioanele „Pathfinders” (de marcare şi jalonare). Dirijate de „Oboe”, acestea precedau escadrele de bombardament şi balizau perimetrul zonei-obiectiv cu ajutorul bombelor şi paraşutelor luminoase de jalonare destinate a o face foarte vizibilă.

Americanii, în schimb, zburau şi atacau în formaţii compacte, piloţii ţinînd legătura prin interfonie cu şeful operaţiei. Acesta dirija zborul de apropiere, bombardarea şi înapoierea. Se apropia de obiectiv utilizând sistemul de navigaţie „Loran”. Ca şi în „Oboe”, avionul aflat în zbor primea de la sol mesaje hertziene; acestea nu-l conduceau în chip imperativ, ci îngăduiau aviatorului să-şi cunoască în orice moment poziţia, urmărind hărţi speciale cu curbe hiperbolice. Cînd şeful operaţiei ajungea deasupra obiectivului (ori credea că se găseşte acolo), trimitea tovarăşilor, prin semnal luminos, ordinul de a bombarda.

Întrucît atacau ziua, bombardierele americane erau puternic înarmate şi apărate de avioane de vînătoare de escortă. Tactica acestor vînători, ca şi cea a *Pathfinders*-ilor britanici a fost permanent perfecţionată; tot astfel şi sistemul de navigaţie prin radio.

Nu mai sînt de spus decît cîteva cuvinte înainte de a pătrunde în şantierul în care se făureau milioanele de arme ale invaziei.

Primul cuvînt este un nume ciudat, format din iniţiale: COSSAC. El desemna statul major anglo-american care continua să lucreze la plan, în timp ce armatele aliate luptau victorios în Africa şi în Sicilia. Iată descifrarea iniţialelor: *Chief of Staff, Supreme Allied Commander* – şeful de stat major al comandantului suprem aliat. Se va ivi întrebarea, cine era acest comandant suprem? Nu exista. Nu fusese încă numit. Cînd avea să fie, urma să găsească la Londra un plan gata pregătit şi colaboratori la curent cu totul. Atunci avea să fie liber să răstoarne planul şi să-şi schimbe colaboratorii. Cuvîntul COSSAC – după ce fusese numit şeful statului major (generalul sir Frederick Morgan) – sfîrşise prin a desemna întregul stat major.

Al doilea nume demn de reţinut este alcătuit dintr-o singură literă: X „Statul-major X“. Înfiinţat în aprilie 1943, acesta, compus la început aproape exclusiv din britanici, trebuia să studieze mai cu seamă partea maritimă a invaziei.

Statul Major COSSAC a elaborat un plan, planul COSSAC. Destul de vag încă în anumite capitole, documentul se dovedea foarte exact cel puţin la un punct: trupele de invazie aveau să debarce în Franţa, pe coasta normandă, între rîurile Orne şi Vire.

Această zonă de debarcare fusese aleasă, în principal pentru următoarele motive:

1. Sistemele de apărare germane erau mai puţin puternice decît în zona strîmtorii Calais;

2. Potrivit informaţiilor furnizate de agenţii aliaţi şi de Rezistenţa franceză, înaltul comandament german îşi avea privirile aţintite asupra strîmtorii Calais. Gîndeau că aliaţii – dacă vor trece la asalt – vor alege zona aceasta (în ciuda puternicelor sisteme de apărare), pentru a-şi economisi tonajul;

3. Peninsula Cotentin oferea adăpost împotriva vînturilor ce dominau în vest;

4. Regiunea din nord-vestul Franţei, dintre Sena şi Loara, putea fi, mai bine decît oricare alta, izolată şi transformată – prin bombardarea podurilor şi a căilor ferate – într-un fel de insulă.

În Iulie 1943, planul COSSAC a fost prezentat, la Quebec, domnilor Roosevelt şi Churchill, înconjuraţi şi de data aceasta de mari căpetenii militare americane şi britanice. El a fost aprobat. Invazia prin Marea Mînecii se chema acum operaţia „Overlord”. Partea ei maritimă avea să fie denumită operaţia „Neptun“.

Comandantul suprem al invaziei nu fusese totuşi numit. Omul însărcinat cu pregătirea şi executarea părţii de plan denumite „Neptun” a fost desemnat la 20 octombrie 1943. Era amiralul sir Bertram Ramsay, organizatorul evacuării Dunkerque-ului, pe care l-am mai întîlnit. Numit oficial comandant-şef al forţelor navale expediţionare aliate (prescurtare de nepronunţat, folosită în toate documentele: ANCXF), el luă în mînă destinele „Statului major X“, îl mări – în principal aducîndu-l pe contraamiralul Alan G. Kirk, care urma să comande gruparea operaţională americană în timpul invaziei – şi acceleră pregătirile.

III

PORTURILE ARTIFICIALE

Într-o dimineaţă de septembrie a anului 1943, locotenent-comandorul Taylor, din Royal Naval Reserve [1], a primit o înştiinţare de la Amiralitate că era afectat statului major ANCXF (Allied Naval Commander Expeditionnary Force) [2]. Era decepţionat, deoarece sperase să fie numit la o comandă pe mare. „N-are a face, şi-a spus el mai apoi, poate că o să găsesc

[1] Rezerva marinei regale britanice (n.t.).

[2] Comandantul naval aliat al Forţelor expediţionare (n. t.).

acolo o muncă interesantă. Invazia Europei nu este o acţiune oarecare”. Şi a plecat cu trenul la Londra.

Ofiţerul care l-a întîmpinat ştia despre ce anume este vorba:

— A, da… Intraţi în serviciul Gooseberries[1]. Aveţi idee ce-o fi?

— Deloc. Sper să nu fie vorba de aprovizionare.

— Ofiţerul şef al serviciului vă va pune la curent. Fiţi bun şi aşteptaţi-l. Trebuie să sosească dintr-o clipă în alta.

Respectivul sosi cam peste o oră. Era un comandor.

— Încîntat, Taylor. Sînteţi ofiţer secund Gooseberry. Nu ştiţi ce înseamnă asta? Nu ştiţi nimic din tot ce facem în clădirea asta?

— Încă nu, domnule.

— Bine. Veniţi cu mine. Pe-aici.

Comandorul pătrunse într-un alt birou.

— Aş dori cheia de la numărul 24, spuse el ofiţerului aşezat în spatele mesei.

— Da, domnule. Binevoiţi să semnaţi.

După ce primi cheia în schimbul semnăturii, comandorul îl trase din nou pe Taylor după el pe săli.

— Aici.

Cei doi bărbaţi intrară într-o cameră întunecoasă. Comandorul aprinse lumina, închise uşa cu cheia, pe care şi-o vîrî apoi în buzunar. Taylor privi duşumeaua prăfoasă, ferestrele cu obloanele închise. În faţa lui, la cîţiva metri, o perdea neagră, trasă, îmbîcsită de praf.

— Nici o femeie de serviciu nu calcă pe-aici, preciză comandorul. E mai bine aşa.

Se apropie de perdea şi trase de un cordon. În spate, pe o masă foarte mare, o machetă a unui peisaj în culori, foarte frumoasă, deşi plină de praf ca tot restul. Reprezenta o mare albastră, încreţită de valuri mici, spumoase, care se spărgeau pe o plajă presărată cu galeţi; dincolo de ea, case, arbori, păşuni verzi…

Suprafaţa mării nu era pustie. Grupuri de cargouri mari de transport se aflau ancorate la oarecare distanţă; între ele şi ţărm, zeci de mijloace de debarcare şi luntri de tot felul mişunînd în toate sensurile.

Taylor privea, fără prea multă mirare, imaginea aceasta

---

[1] Gooseberry; agrişă (n. a.).

cuprinzînd navele şi coasta inamică. Îşi închipuia foarte limpede că punctele de debarcare trebuie să fi fost studiate de multă vreme. Ceea ce îl irita îndeosebi era faptul că vedea, dincolo de gruparea de nave transportoare, un dig neregulat, întrerupt ici-colo, şi o altă linie, formată, pare-se, de nave din care nu se vedeau decât pasarelele, catargele şi coşurile.

— Aţi început să înţelegeţi? întrebă comandorul.

— Nu tocmai, domnule.

Nici o inscripţie lămuritoare, nici un nume pe machetă ori pe masă. Ridicîndu-şi privirea, Taylor putea doar să vadă o pancartă (prăfuită) cu inscripţia: „*Proiectul acesta este atît de vital pentru succesul planului „Overlord“, încît ar putea fi socotit drept cheia de boltă a operaţiei*. Extras din memorandumul adresat primului Lord al Mării de către divizia Planurilor.”

Comandorul îşi îndreptă arătătorul spre machetă.

— Căsuţele acestea sînt cele de la Arromanches. Iată plaja pe care cîteva familii franceze îşi fac vacanţa în timp de pace. Iată ceea ce oamenii denumesc doc sau port şi care nu e nimic, după cum vedeţi. Iată portul artificial pe care sîntem pe cale să-l construim. Îl fabricăm cam peste tot, aici, în Marea Britanie. La momentul potrivit îl vom remorca prin Marea Mînecii.

Cine a avut cel dintîi ideea? „L-am auzit vorbind despre acest proiect, pentru prima oară, pe amiralul Mountbatten, în primăvara anului 1942“, scria Eisenhower. S-ar prea putea ca Eisenhower să se fi înşelat cu un an. Toate înaltele personalităţi care au istorisit războiul în memoriile lor au greşit (nu vorbim de erorile voite) fie şi doar în cîte un detaliu; poate fi ceva mai firesc?

Abia după recunoaşterea armată efectuată în portul Dieppe (19 august 1942) au început a înţelege statele majore care lucrau la plan că problema aceasta a porturilor era cea mai spinoasă. Cum să cucereşti, mergînd la sigur, şi încă de la începutul invaziei, cîteva dintre porturile atît de bine apărate? Şi cum să faci ca să nu le dobîndeşti într-o stare de ruină nefolosibilă? Nemţii, alungaţi, ar fi trecut la distrugerea a tot ceea ce mai scăpase de la bombardament.

S-a făcut calculul că zilnic ar fi trebuit debarcate, la începutul invaziei, 12.000 tone de aprovizionare şi 2.500 vehicule de tot

soiul, fără a pune la socoteală unităţile de rezervă. Ritmul nu putea fi încetinit (doar dacă eşecul ar fi fost total) înainte de ziua Z+90. Unde să fie debarcate toate acestea?

— Ştim acum că pot fi prefabricate case şi tot felul de construcţii importante. Trebuie să poată fi prefabricate şi porturi, astfel încît să traverseze Marea Mînecii pe secţiuni, aşezîndu-le în locurile stabilite.

Totul te îndeamnă să crezi că omul care a rostit cel dintîi fraza aceasta sau, oricum, una prea puţin diferită, a fost comodorul J. Hugues Hallet. Şi se pare că ar fi rostit-o pe cînd mai era şeful „statului major X“, în aprilie sau mai 1943. Poate că îşi formulase ideea de luni şi luni de zile sau poate că vorbise despre ea lordului Mountbatten în perioada în care lucra cu el la statul major al Operaţiilor combinate. În orice caz, paternitatea nu-i este contestată.

Ideea porturilor artificiale, examinată în detaliu în cursul unei conferinţe ce s-a ţinut la Londra, în iunie 1943, sub conducerea lui Mountbatten, a fost supusă apoi comitetului şefilor de state majore aliate aflaţi la Quebec, care studiau Planul COSSAC.

— Perfect, spuseseră militarii. Dar ideea aceasta ridică probleme dificile, care ni se par de nerezolvat. Aţi consultat tehnicieni adevăraţi?

— Avem, în Statele Unite, în toate branşele, tehnicieni foarte capabili, au spus americanii. Vreţi să le supuneţi proiectul?

Şi astfel acesta începu să călătorească, pe calea aerului, între Anglia, Canada şi Statele Unite. Tehnicienii se deplasau şi ei. În final, un comitet de experţi britanici şi americani au prezentat comitetului şefilor statelor majore aliate, care se deplasaseră între timp la Washington, un raport. De cum l-au citit, l-au şi aprobat, fără nici o rezervă. Porturile artificiale trebuiau construite cît mai urgent.

— Două asemenea porturi se şi află în lucru, spuse loootenentul-comandor. Le denumim Mullberries. Cel pe care îl aveţi acolo sub ochi, în faţa localităţii Arromanches, este Mulberry B. Mulberry A va fi instalat mai la vest, în faţa oraşului Saint-Laurent. Iată din ce este alcătuit un port Mulberry…

Luă de pe masă, de lîngă machetă, o riglă pe care o îndreptă spre marea de ipsos albastru:

— În exterior, linia aceasta de geamanduri. De fapt, este un spargeval plutitor. Geamandurile acestea, de un tip deosebit, se numesc „bombardoane”. Ele sînt ancorate la o adîncime de aproximativ 18 metri. Sau, mai bine-zis, aşa vor fi. La adăpostul acestui spargeval plutitor, va fi portul. Altfel spus, diguri care circumscriu o întindere de apă şi pe care le fabricăm aici, în Marea Britanie. Ele sînt alcătuite din chesoane de beton, care vor pluti pentru a traversa Marea Mînecii şi care apoi vor fi asamblate şi scufundate în punctul dorit. Denumirea acestor chesoane este „Phoenix“.

— Dar vapoarele acestea aproape scufundate?

— Despre ele vom vorbi îndată, dar să nu părăsim încă „Phoenix“-urile. Fiecare Mulberry va avea, aproape, întinderea portului Douvres. Aveţi idee cam cîte „Phoenix“-uri ar fi necesare pentru cele două porturi?

— Nu, domnule. Cred că aceasta depinde, întrucîtva, de mărimea fiecăruia.

— Există de toate mărimile; adică, de mai multe mărimi…

Comandorul străpunse din nou aerul cu rigla, explicînd:

— Înţelegeţi că cele care vor fi scufundate aici, cît mai în larg, la o adîncime de aproximativ 12 metri, vor trebui să fie mai mari decît cele de pe lîngă ţărm. Au fost prevăzute şase dimensiuni diferite. Chesoanele cele mai mari vor deplasa 6.044 tone; cele mai mici 1.672. Şaizeci vor avea 6.044 tone. În total, pentru cele două Mulberry, 146 „Phoenix”, ceea ce reprezintă 275.000 metri cubi de beton cîntărind mai mult de 600.000 tone, 31.000 tone de oţel şi un milion jumătate de metri pătraţi de tablă ondulată. Găsiţi poate că este surprinzător, chiar stupid, faptul că ştiu cifrele acestea pe dinafară. Peste cîteva zile o să le cunoaşteţi şi dumneavoastră, şi alţii…

— Sper, domnule. Dealtfel, înainte de a semăna cu un port, aceste Mulberry vor aduce destul de mult cu o armada. Cele 46 de chesoane care traversează Marea Mînecii…

— Exact. Fiecare cheson va semăna atunci cu o navă. Cu o navă fără maşini şi remorcată, avînd însă un echipaj de manevră găzduit într-un post potrivit, un tun antiaerian Bofors cu adăpost pentru servanţi, şi un buncăr cu muniţii. Odată ajunse la locurile respective şi grupate, „Phoenix“-urile trebuie să fie scufundate în

cincisprezece minute. În clipa aceea armada va fi devenit un port.

— Văd şi alte diguri, domnule. Acestea, care pleacă de la ţărm şi înaintează în mijlocul portului.

— Acestea sînt diguri-şosea. Transportoarele vor acosta la capătul lor, în mijlocul apelor ocrotite de port, oamenii vor debarca şi vor ajunge pe ţărm mergînd pe diguri. Aceeaşi operaţie va avea loc şi pentru materiale. Camioanele vor înainta pe dig.

— Mă iertaţi, domnule, dar dacă mareea este joasă? Acostarea va fi mult îngreunată.

— Nu va exista maree. Sau, mai degrabă, digurile o vor urma. Este vorba de diguri plutitoare. Capul fiecăruia dintre ele, aflat acolo, în mijlocul portului, este şi el plutitor. Plutitor şi totodată fix. Aţi navigat vreodată pe Yang-Ce?

— Niciodată, domnule.

— Aţi fi putut vedea o invenţie chinezească destul de asemănătoare cu aceste capete de dig, deşi mai puţin complicată. Ascultaţi-mă. Capul acesta de dig este un ponton din oţel, lung de 60 de metri, larg de 18, fixat de fund cu doi stîlpi. Cînd mareea urcă sau coboară, pontonul face acelaşi lucru, lunecînd de-a lungul stîlpilor. Vedeţi aici?

— Da, domnule. Este, fără doar şi poate, ingenios.

— Cu siguranţă. Pontonul conţine grupuri generatoare de curent electric, cale de aprovizionare şi lăcaşuri în care stă echipajul. Echipajul de la capetele digului va trebui nu doar să le mînuiască în timpul remorcării în mare, ci, după ajungerea la destinaţie, să ajute navele care vor acosta neîncetat. Toate acestea au fost prevăzute cu exactitate. Mă nelinişteşte însă remorcarea. Înainte de a fi fixat de fundul mării, fiecare cap de dig – pontonul acesta cu patru stîlpi – va semăna cu un uriaş elefant din oţel. Odată momentul venit, se va ivi poate regretul că au fost construite la dracu în praznic, în porturile scoţiene. Dar poate că altă soluţie nu există.

— Dar chesoanele „Phoenix”, domnule, unde sînt construite?

Comandorul aruncă rigla pe masă:

— Ai pus degetul pe rană. Încă de la începutul activităţii de construire a „Phoenix“-urilor, responsabilii acestei acţiuni au înţeles că nu puteau fi evitate nişte riscuri.

Anumite machete fuseseră încercate la Laboratorul naţional

de fizică. Dar se ştie că ori de cîte ori o construcţie depăşeşte o anumită dimensiune, probele de machetă sînt insuficiente. Ar fi trebuit încercate înseşi „Phoenix”-urile, sau cel puţin elementele lor. Dar nu era timp.

— Din fericire, spuse un inginer. Dacă am avea timp, Serviciile de experimentare ar lucra cu atîta conştiinciozitate încît după aceea nu am mai avea timp să le construim.

— Ordinul de începere a lucrărilor a fost dat aşadar foarte repede, la finele lui octombrie 1943.

Chesoanele nu puteau fi construite în Statele Unite. Este inutil să o mai spunem. Călătoria acestei armade din beton prin Atlantic ar fi necesitat o flotă de remorchere pe un timp inadmisibil de lung; şi-apoi, un asemenea convoi ar fi fost prea vulnerabil. „Phoenix“-urile trebuiau construite în Marea Britanie.

Ministrul aprovizionării, însărcinat cu fabricarea, a pus să se dea telefoane la toate şantierele navale, pentru a afla ce instalaţii erau disponibile. Bineînţeles, i s-a răspuns că asemenea instalaţii nu existau: dacă şantierele n-ar fi lucrat din plin, Marea Britanie ar fi pierit. Totuşi, cu preţul unor economii şi al unor amenajări ingenioase, o serie de capacităţi puteau fi făcute disponibile: patru cale de lansare, opt bazine de andocare, două bazine plutitoare.

Inginerii au calculat că utilizînd toate aceste capacităţi douăzeci şi patru de ore din zi, ar putea fi construit, în timpul de care se dispunea („Phoenix”-urile trebuiau să fie gata în aprilie 1944 cel tîrziu), aproape jumătate din tonajul cerut.

Douăzeci de mii de lucrători fuseseră deja recrutaţi, sute de ingineri, desenatori şi organizatori de tot felul se aplecau asupra planurilor şi trimiteau ordine uzinelor. Dar la ce bun toate astea, cîtă vreme nu existau destule şantiere? Un adevăr de temut începea să iasă la iveală: Marea Britanie era o platformă de invazie într-adevăr strîmtă, risca să semene cu cabina fraţilor Marx, perspectivă deloc comică, ba chiar tragică.

Totuşi, cînd un anumit număr de inşi lucrează împreună cu înflăcărare la realizarea unui proiect, resurse sufleteşti de nebănuit stimulează imaginaţia.

— Dacă nu avem destule bazine unde să construim aceste „Phoenix”-uri, spuse cineva, ei bine, să începem prin a construi

bazinele care ne lipsesc.

N-am găsit nicăieri numele omului care a emis pentru prima oară această idee. Ne închipuim lesne că, mai întîi, a fost socotit smintit, căci construcţia firească a unui bazin de andocare cere cîteva luni. Omul acesta îşi reprezenta cu limpezime ideea – sau poate că erau mai mulţi la număr cei care au perfecţionat-o. Iată, oricum, în ce chip a fost realizată:

Într-o dimineaţă de noiembrie, locuitorii de pe malurile Tamisei, şi anume din jurul docurilor de la Tilbury, au văzut defilînd excavatoare mecanice care se îndreptau spre rîu. Maşinile s-au dispersat şi au început să sape gropi enorme, la mică distanţă de mal. Acestea erau bazinele de construcţie destinate „Phoenix“-urilor. Nu aveau nici o poartă, nici un aparat, erau într-adevăr doar nişte gropi.

Lucrătorii au coborît în ele şi au început să asambleze grinzile şi să toarne cimentul. Pentru ca bazinele să poată cuprinde secţiile mai mari, a fost nevoie să se facă săpături sub nivelul fluviului. Dar solul era afînat. Apa se infiltra, ameninţînd cu umplerea mult prea devreme a bazinelor improvizate, în afară de cazul în care s-ar fi recurs la pompe. Au fost aduse la marginea gropilor autopompe care au funcţionat neîntrerupt, zi şi noapte. Cînd o secţiune „Phoenix” era gata, sau cînd nu-i mai lipseau decît suprastructurile şi instalaţiile interioare, se înceta cu pomparea, iar excavatoarele săpau o tranşee în fîşia care despărţea bazinul de fluviu. Groapa se umplea cu apă, iar „Phoenix“-ul plutitor era remorcat prin tranşeea creată pînă la Tamisa.

Apoi nu mai rămînea decît să se sape o groapă puţin mai departe şi să se repete operaţia. Astfel au fost construite, în gropile săpate pe malurile Tamisei, patruzeci şi opt de chesoane.

— Tot ce v-am spus este, evident, oarecum schematic, reluă comandorul. Înţelegeţi prea bine că, în realitate, instalarea acestor Mulberry nu se va putea face pe loc. Asamblarea „Phoenix“-urilor nu va fi deloc o treabă uşoară. Trebuie instalate unsprezece kilometri de diguri-şosele, iar aceste faimoase capete de diguri-ascensor vor trebui fixate de fundul mării. Treaba s-ar putea face în vreo zece zile. În afară de aceasta, lucrările nu vor putea fi începute în ziua Z şi nici în următoarea: să urneşti

tramvaiele acestea din beton şi elefanţii ăştia din oţel printre ambarcaţiile de asalt aflate în plin trafic, sub focul inamicului, n-ar însemna decît să creezi dezordine în cazul în care ea nu s-ar fi şi instalat. Totuşi, va trebui ca traficul ambarcaţiilor mici, în faţa plajelor, să fie ocrotit cît mai repede cu putinţă.

Iată pentru ce, imediat după asalt şi înainte de a se începe instalarea Mulberry-urilor, nave vechi vor fi scufundate în faţa plajelor, pentru a oferi adăpost ambarcaţiilor mici. Adăposturile acestea se numesc Gooseberries. Vor fi cu totul cinci: la Varreville, la Saint-Laurent, la Arromanches, la Courseulles, la Ouistreham. Cele de la Saint-Laurent şi Arromanches vor constitui apoi o parte din Mulberry-urile instalate în aceste două locuri; celelalte vor fi adăposturi independente. Aveţi în faţă Gooseberrie-ul de la Arromanches. Din linia aceasta de nave nu se văd decît suprastructurile. M-aţi întrebat adineauri care le era rostul; acum îl ştiţi. De lucrul acesta vă veţi ocupa acum.

Cînd a sosit la Amiralitate mesajul amiralului Ramsay, care cerea încă şaptezeci de nave pentru nevoile invaziei, el a stîrnit dezaprobare; cînd s-a mai şi ştiut că navele acestea erau destinate a fi scufundate în mod deliberat, cîţiva ofiţeri cu grade mari au fost pe punctul de a face congestie cerebrală.

Încă de la începutul războiului, Marea Britanie îşi folosea la maximum tonajul, iar pregătirea invaziei făcea ca situaţia să fie şi mai critică. Trenurile, ca şi camioanele erau înţesate de trupe şi material; împînzeau ţara. Toate cabotierele [1] disponibile transportau neîncetat, din port în port, de-a lungul ţărmurilor, alimente, cărbuni şi toate cele trebuitoare industriei şi populaţiei. Navele cele mai mici şi prăpădite erau reparate, nu mai aveau limită de vîrstă, iar unele dintre ele se mai ţineau, ca să zicem aşa, doar prin vopsea. „ANCXF“ Ramsay alesese tocmai acest moment ca să ceară şaptezeci de nave pentru a fi scufundate!

Dar undeva mai sus cererea sa nu a fost, pesemne, socotită drept o nebunie, deoarece birourile interesate au primit ordinul: „Executaţi!“ După unele discuţii, Amiralitatea obţinu permisiunea să nu livreze decât şaizeci de nave. Lista a fost alcătuită sub controlul ei, de către Ministerul Transporturilor de Război şi de

[1] Cabotier: navă de tonaj mic sau mijlociu (n. t.).

către *U.S. Shipping Board*[1].

Oamenii însărcinaţi cu desemnarea acelor *blockships* [2] consultau starea flotelor aliate, cu un creion în mînă, însemnînd – printre navele cele mai vechi – pe cele care, urmîndu-şi drumul, aveau să ajungă, în clipa voită, într-un port britanic. Lista finală cuprindea optsprezece nave de comerţ britanice, douăzeci şi două americane şi din Panama, trei greceşti, două norvegiene, una olandeză, una belgiană, una poloneză; numele lor treceau de la *Empire Defiance* la *Agios Spyridon*. Figurau pe listă şi patru nave de război: *Centurion*, cuirasat britanic construit în 1911, utilizat de cîţiva ani de către marina regală ca navă-ţintă teleghidată; cuirasatul francez *Courbet*, tot din 1911 şi perimat; crucişătorul olandez *Sumatra* din 1920; crucişătorul britanic *Durban* din 1919, din clasa D.

În timp ce pluteau pe Atlantic sau în marea Irlandei, echipajele navelor de comerţ nu-şi închipuiau, fireşte, că bunele şi bătrînele lor nave nu erau decît nişte nave de sacrificiu înscrise pe un tabel de condamnaţi. Cînd prima sosi într-un port britanic, echipe de muncitori au urcat la bordul ei şi au început să decupeze, cu arzătoare, găuri în pereţii etanşi. Căpitanul navei i-a întrebat dacă nu cumva erau nebuni de legat.

— Nu, a răspuns şeful echipei. Executăm un ordin!

La cîteva clipe după aceea, un locotenent-comandor din rezerva marinei regale urca la bord şi cerea să-l vadă pe căpitan.

— Vin de la Londra, a precizat el. Trebuie să vă pun la curent cu amenajările ce vor fi aduse navei dumneavoastră.

„Amenajările” acestea constau mai cu seamă în găurile făcute în pereţii etanşi şi în aşezarea în cale a unor saci cu exploziv.

— După aceea, continuă locotenent-comandorul, vă veţi îndrepta nava spre un port care vă va fi desemnat, unde va aştepta un anume ordin de plecare în misiune specială. Şi dumneavoastră, şi echipajul puteţi rămîne la bord, fără a fi însă obligaţi. Nu vă pot spune în ce constă misiunea, vă pot doar preciza că ea se încadrează în proiectul V.

Proiectul V era un text care îi invita pe ofiţerii şi marinarii din marina comercială să semneze un angajament potrivit căruia se

---

[1] Oficiul pentru transporturile maritime ale S.U.A. (n. t.)

[2] Nave scufundate voit, pentru a servi drept obstacol sau cheu (n. t.).

declarau gata să îndeplinească orice serviciu legat de eliberarea Europei; pe coperta carnetului de salarizare al celor care acceptau să semneze figura un V.

Căpitanul acestei dintîi nave spuse că, în ce-l priveşte, semnează. Era însă lipsit de entuziasm. Înţelegea, a adăugat el, că nava lui este pregătită, dealtfel, pentru sabordare şi că misiunea aceasta va fi şi ultima. Totuşi, dorea să rămînă la bordul navei sale pînă la capăt. Era convins că echipajul avea să-i împărtăşească părerea.

— Cred că, oricum, nu vom fi trimişi la moarte, că vom ieşi din belea!

— Fără îndoială, a răspuns ofiţerul. Aţi fost în situaţii mult mai primejdioase decît aceea în care vă veţi găsi!

Căpitanul a ridicat din umeri.

Şi, după cum bine prevăzuse, echipajul a acceptat să împartă cu el aventura. Echipajele viitoarelor *blockships* au semnat, în majoritate, angajamentul V. Navele celor care au refuzat au fost încredinţate altor marinari din marina comercială, voluntari.

Odată amenajate, *blockships*-urile s-au adunat în Scoţia, la Methil şi la Oban. Nu le mai rămînea decît să aştepte. Cu cîteva săptămîni înainte de ziua Z, din motive de secret militar, – deşi echipajele nu cunoşteau decît prea puţin din taina acelor Mulberries – au fost suprimate toate permisiile. Plictisul aşteptării era şi mai greu de îndurat. Doi marinari au dezertat. Statul major „X“ nu rămase indiferent. Dar nu era nimic de făcut, doar Cel de sus trebuia rugat ca dezertările să rămînă discrete. Americanii au socotit de cuviinţă să deschisă un cinematograf la bordul uneia dintre navele acelea de sacrificiu. Ca să distreze puţin echipajele consemnate.

Locotenent-comandorul din serviciul Gooseberries venea cînd şi cînd să viziteze mica flotă condamnată. La Oban, lua uneori masa de seară la nişte prieteni, proprietari ai unei fermecătoare vile cocoţate pe o faleză, de unde puteai desluşi, cîteodată, *blockships*-urile ancorate pe cenuşia pînză a apelor Firth şi Lorn. La fereastră, stăpîna îi arăta o anume direcţie:

— Acolo, în faţă, este insula Mull unde se fac, vara, excursii minunate. Rareori poate fi văzută de aici, din pricina ploii. Iar cînd o desluşim, e semn că o să plouă.

Serviciul porturilor artificiale (Mulberries şi Gooseberries) devenise un organism uriaş. Amiralul Ramsay îi încredinţase comanda contraamiralului Tennant, ca şi el fost organizator al evacuării portului Dunkerque. Armada destinată a deveni mai multe porturi număra aproximativ 400 unităţi cu o capacitate de un milion şi jumătate tone. Se calcula că va traversa Marea Mînecii cu o medie de 35 de remorcări pe zi, fiind nevoie pentru aceasta de 160 remorchere, 500 ofiţeri şi 10.000 oameni.

IV

CUM S-A NĂSCUT ARMADA

Noapte neagră, fără lună. Acum, după ce ochii i se învăţaseră cu beznă, comandantul submarinului de buzunar desluşea perfect, cam la treizeci de metri în faţă, silueta unei vedete mari care se agita în hula Mării Mînecii, cu motorul la ralenti. Se întoarse şi văzu că în spate ambarcaţia autopropulsată se găsea la postul ei, la capătul cablului. Totul mergea strună.

La cîteva mile în faţă, coasta franceză, încă vizibilă, topită în noapte. Vedeta remorcase micul convoi pînă în punctul acesta; dar aici avea să se oprească. Recunoaşterile de sub Zidul Atlanticului trebuiau efectuate în trecere. Vedeta avea să aştepte în larg, navigînd în supraveghere.

— Dă-i drumul! strigă ofiţerul către marinarul care stătea ciunchit la etrava submarinului, scăldat de valuri.

În spatele vedetei, oamenii au tras remorca. Apoi ambarcaţia cea mare acceleră din nou şi se depărtă descriind un semicerc. Submarinul de buzunar îşi lansă motorul electric. Era o maşină de acelaşi tip cu „X“-urile care puseseră explozivi sub crucişătorul *Tirpitz*, la Alten Fjord, în Norvegia.

În interiorul ambarcaţiei autopropulsate (remorcate) de către

submarin, oamenii erau instalaţi comod. Ambarcaţia aceasta era, potrivit denumirii sale oficiale, un „L.C.P. (Sy)“, adică un *landing craft*, anume amenajat pentru observarea (*surveying*, de unde acel Sy) pe timp de noapte în apropiere de coasta franceză.

Maşina aceasta de război, de obicei descoperită, fusese în mod special amenajată cu o punte. Cabina astfel obţinută devenise o cameră a hărţilor, unde se găseau diferite aparate de observare şi de măsură, cu deosebire din cele pentru sondat cu ultrasunete. Busole extrem de precise existau în interior şi pe punte.

Submarinul de buzunar se îndrepta spre coasta franceză cu o viteză de trei noduri. Misiunea aceasta era poate a zecea pe care o îndeplinea. Pînă atunci toate se desfăşuraseră bine. Iarna, nopţile sînt lungi. În perioada lunii noi, chiar şi pe cer senin, două ambarcaţiuni atît de neînsemnate ca un „X“ micuţ şi un L.C.P. (Sy) aveau toate şansele să rămînă nevăzute pe faţa Mării Mînecii, în afară de cazul în care ar fi dat cu nasul de o navă de patrulare germană sau de o vedetă; dar nici gînd de aşa apariţii. Ce se întîmpla însă cu radarul? Nu se putea să nu aibă nemţii niscaiva instalaţii ici, colo, pe ţărm...

Coasta franceză se profilă, neagră, pe fundalul unui cer mai puţin negru. Părea foarte aproape. În aceeaşi clipă comandantul submarinului primi un telefon de la L.C.P., care îi cerea să schimbe direcţia. Convoiul o apucase pe un drum pieziş faţă de ţărm.

Oamenii din L.C.P. (Sy) erau aproape cu toţii ofiţeri şi subofiţeri din Royal Naval Voluntary Reserve [1]. Misiunea lor consta în a determina cu exactitate adîncimea apei şi configuraţia coastei în locurile anume fixate pentru debarcare şi pentru instalarea porturilor artificiale.

O responsabilitate cu adevărat strivitoare le apăsa umerii, căci indicaţiile pe care le aduceau în Anglia deveneau o bază de la care se pornea în elaborarea tuturor construcţiilor şi planurilor privind debarcarea; nu era vorba doar de dimensiunile şi de amplasamentele de imersiune ale „Phoenix“-urilor, ale navelor de sacrificiu, ale capetelor de dig, ci chiar şi de constituirea diferitelor valuri de asalt şi de orarul potrivit căruia aveau să fie

[1] Personal de rezervă voluntar al marinei militare britanice (n. t.).

lansate. Toate acestea depindeau, cel puţin în parte, de configuraţia locurilor de debarcare.

Asaltul iniţial din dimineaţa zilei Z trebuie să aibă loc pe cinci plaje ale Normandiei între gura rîului Orne şi cea a rîului Vire. Două se găseau la vest de Port-en-Bessin; purtau denumirile convenţionale Utah şi Omaha; urmau să fie atacate de forţe americane. Alte trei constituiau sectorul de atac britanic şi canadian şi se găseau la est de Port-en-Bessin; erau denumite Gold, Juno, Sword. Potrivit planului Cossac, devenit planul Overlord, întreaga întindere a plajelor acestora trebuia să fie asaltată de o forţă iniţială ce se ridica la trei divizii, alte două urmîndu-le imediat, ca întărire.

Oamenii din L.C.P. (Sy)-uri lucrau în faţa plajelor Utah, Omaha, Gold, Juno şi Sword cu un calm care atinsese desăvîrşirea datorită unor luni prealabile de antrenament. Se apropiau atît de mult de ţărm, încît puteau auzi fîşîitul valurilor în necontenită rostogolire, motorul cîte unei maşini sau scîrţîitul vreunei căruţe, mugetul vacilor prin cine ştie ce grajduri.

Uneori îndrăzneala era împinsă mai departe. Cîte o mică barcă de legătură se desprindea din L.C.P. şi ajungea la ţărm; din ea debarcau oameni. Se duceau pînă la brîul de pietriş şi chiar dincolo de el, pînă la piciorul dunelor, luînd din mai multe locuri mostre de nisip. Acestea erau examinate apoi în Anglia de către experţi, care trebuiau să calculeze pînă unde s-ar afunda navele eşuate pe plajă şi cam cîtă vreme ar putea suporta acestea trecerea camioanelor, a tancurilor şi a buldozerelor.

Cei care adunau mostrele se aflau cîteodată la doar cîţiva paşi de o casă, auzeau – prin ferestrele camuflate cu grijă – conversaţii de familie, linguri trecînd prin farfuriile de supă. Ciudată învecinare. Uneori nu era vorba de o casă, ci de o cazemată. Atunci, britanicii aceia auzeau glasuri de soldaţi inamici şi nu totdeauna germane, căci cei ce străjuiau Zidul Atlanticului vorbeau ades şi poloneza, rusa ori altă limbă slavă sau dialecte armeneşti.

L.C.P.-ul şi micul submarin pe care i-am văzut apropiindu-se de coasta franceză se depărtară fără incidente, odată misiunea îndeplinită, şi regăsiră vedeta care îi remorcă pînă în Anglia. Toate recunoaşterile efectuate lîngă sau pe viitoarele plaje de debarcare

în timpul nopţilor cu lună nouă, începînd din noiembrie 1943 pînă în februarie 1944, s-au desfăşurat la fel sau aproape la fel de bine.

A priori, lucrul poate părea de necrezut. Faptul că germanii nu au reacţionat niciodată este într-adevăr surprinzător. Oare nu vedeau nimic? Sau poate că vedeau, dar socoteau că asemenea recunoaşteri sînt inofensive şi preferau să nu-şi demaşte planurile de foc. Exact, nu s-a ştiut niciînd. Un fapt însă este sigur: cele cîteva instalaţii radar existente nu făceau prea multe parale. Veghetorii Zidului Atlantic nu erau soldaţi de elită, mai cu seamă negermanii. În sfîrşit, viclene operaţii de diversiune întoarseră atenţia comandamentului german spre Pasul Calais sau, mai degrabă, i-o fixară într-acolo, în direcţia care le şi pricinuia îngrijorări.

Operaţiile acestea constau în raiduri de comando şi în recunoaşteri asemănătoare cu cele din Normandia, dar conduse mai puţin discret. Totuşi, chiar şi în zona aceasta a Pasului Calais germanii au reacţionat slab. Un singur comando nu s-a mai înapoiat; a fost capturat sau distrus.

Transportoare mari, escortate de nave de război şi de aviaţie înaintează pînă la o distanţă de cîteva mile de coasta inamică. Acolo se opresc, pun la apă ambarcaţiile care se îndreaptă cu toată viteza spre ţărm, în timp ce artileria navelor de război şi aviaţia pisează sistemele de apărare ale inamicului; ele se pun pe uscat, oamenii se avîntă pe plajă şi ocupă cu forţa poziţiile deja slăbite de bombardament.

Aceasta este schema clasică a debarcării, de la care s-a pornit în elaborarea Planului Neptun. Pe măsură ce ne vom îmbogăţi informaţia, vom privi mai amănunţit operaţia. Cel mai bun mijloc de a pătrunde fără necazuri pe calea aceasta ar fi să aruncăm o privire asupra diferitelor tipuri de şalande sau ambarcaţiuni de debarcare pe care cei care au elaborat planul le-au comandat şantierelor navale. Nici un salon nautic nu ne poate oferi o varietate atît de mare.

S-a mai vorbit pînă acum de L.C.A. (*Landing craft, assault*); aceste ambarcaţiuni mici erau tocmai cele din care trebuiau să

coboare, pentru a se avînta spre plajă, soldaţii aduşi din Anglia la bordul transportoarelor denumite L.S.I. (*Landing ship, infantry*). L.C.A.-urile traversau Marea Mînecii la bordul L.S.I.-urilor, asemenea şalupelor de salvare.

Iată, întrucîtva, lista celorlalte tipuri de şalande. Toate trebuiau să traverseze Marea Mînecii cu mijloace proprii.

L.C.I.-urile (*Landing craft, infantry*), mici nave de transport pentru trupe, erau prevăzute de o parte şi alta a etravei cu rampe rabatabile, prin mijlocirea cărora soldaţii puteau debarca direct, fie pe plajă, fie pe capetele de pod ale digurilor din porturile artificiale.

L.C.T.-urile (*Landing craft, tanks*) transportau tancuri şi vehicule; partea din faţă, plată şi oblică, era rabatabilă. Deplasament 350 tone, dispunînd de două motoare diesel a 500 CP. Echipajul era alcătuit din 2 ofiţeri, 10 subofiţeri şi un număr de marinari.

L.C.V.P.-urile (*Landing craft, vehicle, personnel*) – acelaşi principiu; transportau totodată vehicule şi trupă.

L.S.T.-urile (*Landing ships, tanks*), de zece ori mai mari decît L.C.T.-urile, puteau transporta 80 vehicule şi 360 de oameni; etrava li se deschidea ca o uşă, apoi se lăsa o rampă.

L.C.T.R.-urile, şalande înzestrate cu rampa de lansare pentru rachete (*rockets*) destinate a pulveriza sistemele de apărare de pe plajă; L.C.G.-urile, purtătoare de tunuri (*guns*); L.C.F.-urile, purtînd artilerie antiaeriană (*flak*); L.C.K.-urile, purtînd bucătării (*kitchens*) pentru trupele debarcate; „Duck“-urile (*raţe*) care mai erau ortografiate *Dukws*: vehicule amfibii, plutitoare, propulsate de un motor cu elice, mergînd ca o maşină pe şosea de îndată ce nu le mai duce apa (pentru a se trece de la elice la roată se manevrează doar un levier); *Rhino ferry craft*, plute de toate mărimile, obţinute din asamblarea unor secţiuni metalice de forma unor tuburi goale…

Puţini sînt cei care nu au văzut prin filme cîteva dintre aceste mijloace de debarcare navale. „Duck“-urile au circulat pe străzile Parisului. Trebuie să adaug că lista de mai sus nu este completă. Micile şalande de asalt (L.C.A.) existau în numeroase variante, după cum erau menite să transporte, de pildă, echipe de asalt, de sprijin, înarmate cu armament automat greu, echipe de

comandament sau altele cu „arme chimice” ori de distrugere.

Erau necesare mii de asemenea şalande, de toate tipurile.

Ele au început a fi construite în Marea Britanie şi în Statele Unite. L.S.T.-urile, îndeosebi, erau construite în Statele Unite. Au traversat Atlanticul cu mijloace proprii, ca şi alte şalande de tonaj mai mic (în afară de L.C.A.). Unele traversări s-au dovedit extrem de anevoioase; cîteva şalande s-au scufundat, au naufragiat, s-au sfărîmat...

Din ianuarie pînă în decembrie 1943, şantierele navale americane au construit 21.525 şalande de debarcare de toate tonajele, dar cea mai mare parte a acestei producţii a fost absorbită de războiul din Pacific. Marea Britanie trebuia să construiască un număr considerabil de şalande destinate debarcării pe continent, mai toate L.C.-uri care nu puteau traversa Atlanticul decît la bordul unor nave mai mari.

Şantierele navale britanice, am mai spus, lucrau vîrtos, dacă nu chiar de la începutul războiului, cel puţin de cînd se pornise febrila activitate submarină germană în Atlantic şi aiurea. Trebuiau înlocuite neîncetat pierderile, trebuia mărit numărul cargourilor şi al transportoarelor, spre a constitui un „pool“ [1] de rezervă în vederea operaţiei „Overlord”. Bineînţeles, fuseseră create noi şantiere navale, iar cele vechi fuseseră dezvoltate; dar nevoile creşteau mai rapid decît capacitatea de producţie.

Directorii şantierelor navale ştiau că situaţia aceasta avea să se menţină încordată pînă în ziua Z, îndeosebi pentru următorul motiv: era necesară modificarea a numeroase cargouri-cabotiere anume destinate celor dintîi zile ale invaziei, pentru ca ele să poată descărca rapid, încă de la acostare (porturile artificiale nu aveau să fie încă instalate la data aceea), o mare cantitate de material. Alegerea se oprise asupra cabotierelor din pricina trăiniciei şi a fundului lor plat. Acostate pe un litoral cu mare puţin adîncă, aveau să fie ranfluate pe timpul fluxului, după descărcare. Transformările ce aveau să li se aducă (perfecţionarea aparatelor de descărcare etc.) trebuiau executate în timp scurt, astfel încît să nu fie scoase din serviciul lor normal decît în ultimul moment.

Şi iată că mai trebuiau construite, în afară de toate acestea, şi

---

[1] Reunire de mijloace tehnice, ale mai multor deţinători, în vederea obţinerii potenţialului necesar atingerii unui obiectiv comun (n. t.).

miile de şalande de debarcare, ale căror forme ciudate şi amenajări speciale necesitau o adevărată producţie în serie. Multă vreme avea să se mai scurgă pînă la intrarea în lucru normal. Dar trebuia să se treacă prin toate. Cîteva şantiere au fost menite în întregime sau parţial construcţiei de şalande. Majoritatea şalandelor au fost construite însă în şantiere cu totul surprinzătoare.

Am mai vorbit despre industriaşii – fabricanţi de maşini de cusut, de jucării, de căzi de baie, de caroserii etc. – cărora Amiralitatea le ceruse, încă de la finele anului 1940, să se lanseze în producţia de război. Cei care au răspuns apelului erau tot mai numeroşi, în primul rînd pentru că o uzină de război este sigură că nu va duce niciodată lipsă de material şi de bani. Li se cerea, mai ales, şi din ce în ce mai mult, părţi de şalande prefabricate şi utilaje pentru amenajarea acestora. Munca era astfel împărţită încît fiecare să producă maximum.

Apoi, toate secţiunile trebuiau asamblate, pentru a realiza şalandele.

Activitatea aceasta s-a desfăşurat în toate oraşele, tîrgurile şi satele din Marea Britanie, aflate lîngă sau în apropierea unui rîu sau a unui canal; aceeaşi activitate putea fi întîlnită în atelierele, garajele, hangarele acestor oraşe, tîrguri şi sate, pînă şi pe străzi, transformate în şantiere navale improvizate.

Camioane aduceau secţiunile prefabricate şi diferitele piese pe care muncitorii şi muncitoarele se apucau să le asambleze. Uneori era aşezat cîte un pod rulant de la o fereastră la alta pe deasupra străzii-şantier. Şalanda terminată era împinsă pînă la rîul cel mai apropiat. După aceea nu mai apăreau dificultăţi: în Anglia distanţa dintre rîu şi ocean nu este niciodată prea mare.

Este lesne de imaginat că această organizare nu era chiar fără greş. Au existat, în peripeţiile secţiunilor prefabricate, greşeli senzaţionale de expediere. Anumite şantiere aşteptau zile în şir cutare serie de piese absolut indispensabile, ce se găseau de prisos într-un alt şantier care asambla şalande de un tip diferit. Totuşi, fie şi empiric, sistemul acesta a înlesnit obţinerea unui număr suficient de şalande pentru invazie. Ajungeau, ne dăm prea bine seama, la preţuri de cost pe care în timp de pace nici o industrie nu le-ar fi putut lua în seamă, dar Marea Britanie

devenise toată o uzină de război, iar banii nu mai contau.

Şalandele – L.S.I., L.C.I., L.C.T., etc. – trebuiau să îmbarce, cu cîteva zile înainte de ziua Z, în porturile din sudul Angliei, trupele şi materialul destinat invaziei.

Într-un anume moment al realizării acestei construcţii, un om calificat, care lucra la Plan, a ridicat receptorul din furcă şi a cerut statul major al amiralului Ramsay.

— Fiţi atenţi, a spus el, ne îndreptăm către un dezastru. Vor fi prea multe vase şi nu destule porturi. Vreau să spun că porturile de pe coasta sudică nu au destui kilometri de cheu astfel încît toate şalandele să poată acosta, încărca şi pleca în doar cîteva zile. Durata încărcării ar trebui prelungită pe mai multe săptămîni, lucru imposibil. A construi de acum şi pînă în primăvara lui 1944 numeroşi kilometri de diguri, prevăzute cu macarale, mi se pare a fi la fel de imposibil. Atunci? Dacă nu vom găsi o soluţie, vom asista la un blocaj dramatic.

Şi din nou nevoia a stimulat spiritul inventiv. S-a trecut atunci la construirea nu a doi kilometri de diguri, ci la aceea a *hard*[1]-urilor.

Hard-urile erau simple piste (mai exact, podine) rezistente ce coborau spre mare. Au fost instalate cam peste tot în jurul porturilor coastei de sud. Şalandele aveau să sosească, să-şi pună botul pe „hard“, să-şi coboare rampa şi să-şi deschidă etrava-poartă; oameni şi vehicule aveau să se îmbarce apoi direct. În fapt, operaţia era una inversă debarcării. A fost de-ajuns să se ivească ideea. Cei care şi-ar fi zis cît de surprinzător este faptul că ea nu se născuse mai devreme se duceau cu gîndul la trecutele veacuri în care oamenii încărcau în porturi, cu ajutorul macaralelor sau al unor aparate asemănătoare, nave care erau nişte lăzi ce nu se deschideau decît în partea de sus. Obişnuinţa este a doua natură.

Toţi ofiţerii din Marina Regală şi din cea americană erau îmbarcaţi, imediat după terminarea şcolii, la bordul navelor de război şi al navelor auxiliare devenite din ce în ce mai numeroase. Marina comercială ducea o atît de mare lipsă de cadre, încît

[1] Hard: tare (n. t). În cazul de faţă, prin simplul cuvînt „tare“ se înţelegea construcţia podinei de acces de pe mal la şalandă.

americanii încredinţau uneori comanda cargourilor, ce navigau în convoi, unor tineri ofiţeri formaţi în mare grabă şi care nu se pricepeau decît să urmeze nava din faţa lor. Şi totuşi mai trebuiau găsiţi ofiţeri care să comande miile de şalande de debarcare; comandanţii aceştia trebuiau să fie în stare să execute manevre în porturile înţesate ale coastei de sud şi în aglomeraţia din faţa „hard“-urilor, să îmbarce cu mare viteză trupele şi materialul, să navigheze în Canalul Mînecii urmînd exact, deseori noaptea, şenalele dragate, să atingă uşor fundul apei în chiar punctul prevăzut, probabil sub focul inamicului, în sfîrşit, să elibereze locul cît mai repede, spre a se reîntoarce în Anglia şi spre a o lua de la capăt. În Marea Britanie (la Lochailort, în Invernesshire) şi în mai multe porturi sau oraşe din Statele Unite au fost create centre speciale de instrucţie. Elevii lor erau, în cea mai mare parte, tineri care voiau să devină ofiţeri de marină; durata studiilor era, provizoriu, scurtată. Fuseseră aleşi oameni robuşti, energici, înzestraţi cu reflexe bune. Instruirea lor specială dura patru luni. Aproape toţi s-au descurcat de minune. După invazie, s-a observat chiar (fără a se spune foarte deschis) că la reluarea şi încheierea pregătirii, ei erau ofiţeri mai buni decît cei care nu beneficiaseră de această experienţă.

Armada de şalande, cargouri şi transportoare, precum şi de remorchere ieşite din secţiile porturilor artificiale, avea să fie escortată, pe timpul traversării, de nave de război, dintre care unele aveau şi misiunea de a măcina cu artileria de bord sistemele de apărare ale inamicului.

La începutul lui decembrie 1943, amiralul Ramsay a stabilit lista navelor de război necesare. La vremea aceea se convenise ca toate forţele navale necesare operaţiei „Neptun“ să fie date de Marina Regală a Marii Britanii, întrucît marina Statelor Unite se găsea mult ocupată în Pacific şi în escortările convoaielor transatlantice. Între amiralul Ramsay şi Amiralitate a avut loc dialogul următor (dialogul rezumă notele şi mesajele schimbate):

Ramsay: — Am nevoie de următoarele nave: 2 cuirasate; 3 monitoare sau alte nave echivalente cu cuirasate; 15 crucişătoare; 107 distrugătoare; 48 corvete; 64 vînători de submarine; 228 ambarcaţii cu motor, vedete torpiloare şi canoniere.

Amiralitatea: — Aţi observat că toate la un loc dau cifra de 467 nave de război?

Ramsay: — Da! Şi după cum aţi putut băga şi dumneavoastră de seamă, lista nu cuprinde dragoarele de mine. Între altele, „Neptun“ va fi cea mai mare operaţie de dragaj din istoria maritimă. Voi avea nevoie de cel puţin douăsprezece flotile, adică – punînd la socoteală şi dragoarele de rezervă – cam 150 de unităţi.

Amiralitatea: — Nu pierdem din vedere importanţa primordială a „Neptun“-ului, dar la urma urmei ea nu este decît o anumită operaţie în ansamblul războiului. Noi răspundem de întreg mersul războiului naval pe cele Şapte Mări. Vă cerem să ţineţi seama de situaţia aceasta şi să vă reduceţi exigenţele.

Ramsay: — Imposibil. Nu am cedat nicidecum tentaţiei binecunoscute în statele majore, de a cere mai mult pentru a obţine ceea ce îmi trebuie. Cererea mea corespunde unor necesităţi corect evaluate.

Amiralitatea: — Ceea ce ni se pare cu neputinţă de satisfăcut în cererea pe care ne-o faceţi este punctul privind distrugătoarele, corvetele şi vînătorii de submarine. Dacă v-am acorda tot ceea ce ne cereţi, navele rămase la dispoziţia noastră, din această categorie, ar fi mult prea puţine. Ar trebui să le cerem un efort intolerabil, iar pe anumite teatre de operaţii reducerea efectivelor lor ar putea fi primejdioasă. Vă cerem să vă gîndiţi la o reducere de 40% la respectivele categorii.

Ramsay: — Nu mă pot gîndi la o asemenea reducere.

Amiralitatea: — Ni se pare că v-aţi putea reduce simţitor cererea la categoriile indicate dacă, în loc de a prevedea escortarea convoaielor ce traversează Canalul Mînecii, aţi stabili un sistem de patrule la fiecare flanc al rutei dragate.

Ramsay: — Mi-a venit şi mie ideea aceasta, dar după ce am analizat-o, am îndepărtat-o. În zilele Z, Z+1, Z+2 şi Z+3 vor fi prea multe nave pe mare ca să ne putem mulţumi cu un dispozitiv de patrulare în flancuri. Chiar şi pătrunderea unui singur inamic în interiorul dispozitivului ar fi devastatoare. Şi apoi, vom fi siliţi să organizăm zilnic, vreme de cel puţin cinci-şase săptămîni, trecerea a măcar opt convoaie de nave şi douăsprezece convoaie de şalande de debarcare. Duşmanul va face totul pentru a tăia

calea Anglia-Normandia, vitală pentru corpul expediţionar. Nu pot trece cu vederea nici faptul că ruta aceasta se sfîrşeşte într-o zonă situată între bazele navale Le Havre şi Cherbourg. Potrivit informaţiilor pe care le deţinem, germanii au în Canalul Mînecii sau la Brest patrusprezece distrugătoare şi mai pot aduce altele din Baltica şi din Norvegia. Ne putem aştepta să vedem apărînd în Canalul Mînecii, încă din ziua Z, peste o sută de vedete torpiloare. Tot potrivit informaţiilor pe care le avem, aproximativ 130-200 de submarine germane pot atinge zona căilor noastre de acces între ziua Z şi Z+2.

Amiralitatea: — Bombardiere din „Coastal Command“ [1] vor asigura apărarea convoaielor împotriva submarinelor...

Ramsay: — Protecţia aceasta va fi valabilă ziua. Cea de noapte nu poate fi încredinţată decît unor escortoare de suprafaţă. Sînt silit să-mi fixez pretenţiile în privinţa navelor uşoare, prevăzînd un anume procentaj de pierderi în largul plajelor de invazie. Nu mă las ameţit de ameninţarea armelor secrete germane, dar nu putem uita că germanii ne-au şi scuturat scoţînd, succesiv, minele magnetice, minele acustice, torpilele acustice şi nu vă este străin – ca şi mie dealtfel – faptul că acum pun la punct bombele zburătoare [2]. Dacă mai au în rezervă ori gata pregătită o armă nouă, o vor folosi, fireşte, de îndată ce vom asalta continentul. Pentru toate aceste motive, vă confirm că cererea mea constituie un minimum privind securitatea operaţiei „Neptun“.

Amiralitatea (după cîteva zile de tăcere): — Adoptăm punctul dumneavoastră de vedere. Ne vom strădui să vă punem la dispoziţie navele cerute.

La statul major al amiralului Ramsay (Stat major „X“), la statul major al generalului-locotenent sir Frederick Morgan (ex Cossac), la Cartierul General al Grupului de Armate 21 (viitorul corp expediţionar britanic), ca şi în birourile Ministerelor Aprovizionării, al Combustibilului şi energiei, al Înzestrării (trupelor), al

---

[1] Comandamentul aviaţei de apărare a coastelor, unul dintre principalele componente ale Forţelor aeriene britanice (R.A.F.) (n. t.).

[2] O schijă a unei bombe V1 căzut în Suedia, în 1943, în timpul unor probe. Serviciul de informaţii britanic şi-a procurat-o (n. a.).

Transporturilor de război, la Ministerul muncii şi în alte servicii, militari şi civili britanici şi americani lucrau la pregătirea invaziei.

O notă făcuse cunoscută data prevăzută pentru debarcare: 1 mai 1944. Hotărîrea fusese luată la conferinţa de la Teheran. Pentru data aceea trebuiau, aşadar, să fie pregătite: tonajul material şi numărul de şalande necesare, flota de protecţie şi de bombardare, flotilele de dragare şi remorcare, escadrele aeriene; trebuia prevăzută instalarea în sudul Angliei a unor tabere mari de adunare şi a unor tabere de triaj pentru trupe, precum şi depozite pentru materialul de război, muniţii, aprovizionări; trebuia întărită la timp, în zona aceasta de concentrare, apărarea antiaeriană, vînătoarea aeriană şi protecţia radar; trebuiau pregătite planurile privind transportul pe teritoriul Marii Britanii a trupelor şi a materialului, precum şi îndrumarea de-a lungul coastelor a transporturilor, cargourilor, şalandelor de debarcare, a secţiunilor constituind porturile artificiale.

O parte din proiectele şi pregătirile acestea trebuia pusă la punct cu o grijă deosebită: era partea privind atacul iniţial. Dacă se dorea surprinderea inamicului şi evitarea dezordinii, se cerea ca într-un anume moment, ce ar fi precedat cu puţin ziua Z, toate mişcările de trupe şi material destinate atacului să se desfăşoare conform unui orar calculat pe minute. Planul Cossac, acceptat la Quebec, prevedea că asaltul asupra plajelor normande avea să se desfăşoare pe frontul a trei divizii, cu două divizii de întărire imediată. Militarii şi civilii angrenaţi în pregătirea invaziei lucrau pe această bază, adunînd cu migală vagoane, butoaie, lăzi cu raţii K şi E, ore de muncă. Nu puteau şti că peste trei săptămîni calculele lor nu aveau să mai facă nici doi bani şi că aveau să fie nevoiţi să o ia de la capăt.

V

PERMISII SUSPENDATE

La 24 decembrie 1943, preşedintele Roosevelt a anunţat la radio numirea generalului Eisenhower în funcţia de comandant-şef al forţelor expediţionare aliate. (*Supreme Commander Allied Expeditionary Forces* – prescurtat: SCAEF)

Întrucît Statele Unite trebuiau să furnizeze cel mai puternic contingent de trupe şi aproape tot materialul pentru invazie, se ştia deja de mai multe luni, în cercurile militare cel puţin, că acest comandant suprem avea să fie un american. O singură întrebare se ivea: cine va fi, Eisenhower sau Marshall? Se pare că însuşi Roosevelt a şovăit pînă în ultima clipă.

Adevăratele motive, pentru care l-a preferat în final pe Eisenhower, nu le-a dezvăluit niciodată. Într-o asemenea situaţie, responsabilul alegerii îşi ia infinit de multe măsuri de prevedere, spre a nu răni susceptibilitatea omului neales: acesta este un organizator remarcabil, un mare şef militar, ar fi neîndoios omul situaţiei respective dar, pe de altă parte, este atît de indispensabil în postul pe care îl ocupă în clipa aceea, încît scoaterea lui de acolo ar atrage după sine perturbări etc... Pe scurt, preferat a fost Eisenhower. Anumiţi istorici au afirmat că Churchill ar fi intervenit în favoarea sa. În realitate, tot ceea ce putem şti sigur în privinţa conferinţelor de la Cairo (unde au fost două) şi de la Teheran ne face să credem că opinia lui Winston Churchill nu a cîntărit greu în împrejurarea dată.

Nu exagerăm deloc dacă spunem că în vremea aceea Roosevelt părea să încerce o satisfacţie răutăcioasă ori de cîte ori îi juca aliatului său un renghi. Îl socotea pe Churchill un imperialist-colonialist incorigibil; îl mai irita şi prin insistenţa sa de a propune o debarcare în Balcani. Premierul britanic a revenit asupra acestei idei de nenumărate ori, direct sau indirect, el însuşi ori prin vreun intermediar, cînd venind cu asigurări că debarcarea în Balcani ar înlocui în mod avantajos „Overlord“-ul, cînd sugerînd-o ca pe o operaţie secundară.

— Ştiu prea bine ce vrea, spunea Franklin Roosevelt fiului său Eliott. Vrea să menţină Armata Roşie cît mai mult timp în estul Europei. Se gîndeşte la anii de după război, se teme ca sovieticii să nu devină prea puternici. S-ar prea putea ca ei să devină cu adevărat foarte puternici în Europa. Rămîne de văzut. Sînt în joc foarte mulţi factori.

Judecînd raţional, am putea spune că motivele desemnării lui Eisenhower au fost următoarele: Ike era un organizator tot atît de excelent ca şi Marshall; era mai bun diplomat, iar Roosevelt, în pofida plăcerii sale de a-l sîcîi pe Churchill, gîndea că Eisenhower ar izbuti mai bine decît Marshall în a face să triumfe, fără drame şi oricît de frecvent ar fi fost nevoie, punctul de vedere american în viitoarele discuţii de la Londra; Eisenhower era mai tînăr decît Marshall, nu era o personalitate politică, fără să-i lipsească totuşi înţelegerea politică; s-ar fi priceput, adică, să adapteze conducerea operaţiilor militare la vederile generale ale lui Franklin Roosevelt.

În urma numirii lui Eisenhower, şi a celorlalte numiri anunţate aproape imediat după aceea, componenţa înaltului comandament al „Overlord“-ului era următoarea:

Comandant suprem: general Dwight D. Eisenhower (american);

Comandant suprem adjunct: mareşal al Aerului, sir Arthur Tedder (britanic);

Comandant-şef al Forţelor navale aliate: amiral sir Bertram Ramsay (britanic);

Comandant-şef al Forţelor aeriene aliate: mareşal al Aerului sir Trafford Leigh Mallory (britanic);

Comandant al forţelor terestre britanice (şi canadiene): general Montgomery (britanic).

Nu a fost desemnat nici un comandant al Forţelor terestre aliate. Dar s-a hotărît ca în prima fază a invaziei generalul Montgomery să fie însărcinat cu „coordonarea tactică a tuturor forţelor terestre aliate”.

„Comanda forţelor britanice a fost atribuită generalului Montgomery, alegere pe care o găsesc acceptabilă”, a scris Eisenhower. Aprecierea nu este de un entuziasm delirant. Eisenhower nu a ascuns niciodată că l-ar fi preferat pe Alexander. „Îl socoteam pe Alexander drept primul strateg britanic. Dovedea, în plus, multă cordialitate şi camaraderie. Americanii îl iubeau instinctiv”. Este un fapt cert că în privinţa cordialităţii şi a camaraderiei Montgomery nu putea fi socotit un campion. Mai multe şanse ar fi avut într-un concurs de austeritate şi de autocontrol, mai cu seamă dacă nuanţa originalităţii ar fi adus un

surplus de puncte.

Înainte de octombrie 1942 era ca şi necunoscut de lume, pînă şi în Marea Britanie. Originar din Irlanda de nord, se născuse la Moville, County Donegal, la 17 noiembrie 1887. Tatăl său, reverendul H.H Montgomery, era un episcop cu dioceză; bunicul, de asemenea. Scrisese bunicul şi o „Viaţa lui Christos”. El însuşi era profund, ba chiar am putea spune exagerat de cucernic. Cel mai mult îl admira pe Oliver Cromwell. Bernard Montgomery nu a băut niciodată decît ceai sau apă. Nu a fumat nici măcar o ţigară. Fusese căsătorit, avea un fiu, era văduv.

Cariera sa – banalitatea, devenită ofiţer de infanterie. În 1908 este absolvent al şcolii militare din Sandhurst; în 1914, căpitan; după două răniri în Franţa, primeşte decoraţia *Distinguished Service Order* [1] şi *Crucea de război*.[2] Ocupă apoi Renania, după care a stat prin diferite garnizoane în Anglia şi India. În 1938, Montgomery comandă o divizie în Transiordania. General-maior [3] la începutul celui de-al doilea război mondial, iată-l reîmbarcîndu-şi trupele la Dunkerque. Decembrie 1941. Montgomery este numit comandant-şef al forţelor terestre din sudul Angliei. În timp ce ocupă acest post, începe să se vorbească despre el în armată.

Zona aceasta de sud trebuia să fie un fel de poziţie înaintată, după părerea lui „Monty“. Nu ştim încă ce anume s-ar putea întîmpla acolo într-o bună zi; oricum, însă, acolo se cădea să fie făurită armata victoriei. Pentru început, toţi ofiţerii şi trupa, pînă la gradul de general de brigadă, erau obligaţi a participa la un cross- country (alergare denumită la noi „cros“) de unsprezece kilometri (şapte mile) o dată pe săptămînă. Ceva mai tîrziu, după ce a dispărut teama invaziei, cursa avea să fie redusă la nouă kilometri (şase mile). La statul major al lui Montgomery, toţi ofiţerii, soldaţii şi funcţionarii civili trebuie să participe în fiece dimineaţă, la ora 7, la o şedinţă colectivă de educaţie fizică. Montgomery însuşi ia parte la toate: cros şi gimnastică.

---

[1] „Ordinul pentru servicii deosebite” (britanic), decoraţie militară de rang superior (n. t.).

[2] Franceză (n. t.).

[3] A se avea în vedere că, la britanici, americani şi alte cîteva state apusene, gradul de general-maior echivalează cu cel de general de brigadă (n. t.).

— În ochii fiecărui om din armata asta trebuie să sclipească fulgerul bătăliei, declara el.

În iunie 1942, forţele terestre din sud făceau instrucţie în Devonshire. Batalioanele escaladează colinele verzi, se desfăşoară în trăgători prin păşuni. Cînd fac halte prin sate, la ceasul dejunului, soldaţii se pornesc să ia cu asalt hanurile – aşa este obiceiul – ca să mănînce şi să-şi stingă setea. Dar sînt opriţi, nu-i nimic de făcut. Sergenţi din poliţia militară barează ispititoarele intrări, din ordinul generalului Montgomery. Trupele aflate la aplicaţii trebuie să se mulţumească cu raţiile reglementare ce li s-au împărţit, ca şi cum s-ar găsi într-un ţinut devastat. Aspră clipă, mai cu seamă pentru şmecherii care se învîrtiseră să nu ia cu ei decît o raniţă goală. Familiile de englezi în vacanţă se uitau cu milă la soldaţii posomorîţi, copiii le strecurau bomboane sau cîte o sticlă de sifon…

La bilanţul aplicaţiilor, Montgomery a început prin a declara în timp ce se aşeza:

— Nu aprob să se fumeze în timpul şedinţelor; nici să se tuşească. Aşadar, nu se va fuma. Aveţi două minute ca să tuşiţi. Pe urmă, nu se va mai tuşi douăzeci de minute. Şi din nou voi îngădui şaizeci de secunde pentru tuse.

La 18 august 1942 a fost numit comandantul Armatei a 8-a în Egipt, înlocuindu-l pe Auchinleck. Peste două luni ataca Afrika Korps [1], punîndu-l pe fugă la El-Alamein. Strălucită victorie. Pregătirea atacului de către artileria şi aviaţia tactică ţinuse douăsprezece zile. Nemaipomenit de originalul Montgomery avea, pe linie militară, reputaţia de a nu lăsa nimic la voia întîmplării. „Posedă o remarcabilă pricepere tactică în ce priveşte bătălia pregătită, a mai scris Eisenhower. În studierea poziţiilor şi a situaţiilor inamicului, în combinaţiile cu blindate, artilerie, aviaţie şi infanterie avînd drept ţintă asigurarea succesului tactic, el este precis, meticulos, sigur pe sine.“

În timpul invaziei, Ike s-a văzut deseori nevoit să se stăpînească, pentru a nu-şi manifesta iritarea în faţa a ceea ce numea excentricităţile deliberate ale lui „Monty”. Acesta trăia

---

[1] Gruparea de forţe din Wehrmacht-ul nazist comandată de generalul, apoi feld-mareşalul E. Rommel, trimisă spre a întări frontul italian din Libia şi nord-vestul Egiptului. (n. t.)

departe de toată lumea, într-o rulotă, înconjurat de câţiva aghiotanţi; refuza, oricare ar fi fost împrejurările, să aibă de-a face cu vreun ofiţer din alt stat-major decît dintr-al său.

După ce a fost semnat la Berlin protocolul capitulării germane, Montgomery i-a scris lui Eisenhower, pentru a-i mulţumi de răbdare: „Nu sînt un subordonat comod, îmi place să acţionez după bunul meu plac. Dar m-aţi menţinut pe drumul cel bun, într-o perioadă grea, furtunoasă, şi m-aţi învăţat multe”. Nimeni nu ne opreşte să gîndim că uneori i s-o fi părut greu lui Montgomery să se simtă sub ordinele unui american mai tînăr decît el şi căruia nu-i fusese dat să audă tun vrăjmaş înainte de a fi general.

Ridicarea în funcţia de comandant suprem l-a prins pe Eisenhower – dacă se poate spune aşa – în plină campanie, în Italia. Roosevelt i-a dat vestea la 12 decembrie, la Tunis, în timp ce i se aşeza alături, în maşină:

— Ei bine, Ike, mi se pare că vei comanda operaţia „Overlord“.

Generalul-locotenent Jacob L. Devers, pînă atunci comandant al forţelor americane în Regatul-Unit, a fost numit comandant-şef al teatrului de operaţii mediteranean, în timp ce în Italia operaţiile tactice erau încredinţate generalului Clark. Montgomery venise la Cartierul General al lui Eisenhower, în Tunisia.

— Atît preşedintele, cît şi generalul Marshall stăruie să stau cîteva zile în Statele Unite înainte de a-mi lua în primire noua funcţie, i-a spus Ike. V-aş fi recunoscător să mă reprezentaţi pînă ce voi sosi la Londra. Examinaţi îndeaproape planul de asalt al coastei normande. Mi-a fost prezentat în fugă, sînt de atunci cîteva săptămîni, dar nu mi se pare desăvîrşit. Găsesc că un atac iniţial pe un front de numai trei divizii nu constituie un bun punct de plecare. Trebuie făcut mai mult, aveţi grijă. Ţineţi-mă la curent. Pe curînd.

Părăsind comanda Armatei a VIII-a, Montgomery a sosit la Londra la 2 ianuarie 1944. A cerut imediat să vadă Planul. Peste trei zile prezenta statului major interaliat un raport în care conchidea că efectivele prevăzute pentru asaltul final erau insuficiente. Era nevoie de cel puţin cinci divizii de întărire imediată. Eisenhower l-a vestit de la Washington că este de acord. La 13 ianuarie a sosit la Londra, iar la 14 pregătirea invaziei a început pe noi baze, de data aceasta definitive.

Încă de la început s-a văzut că dezlănţuirea atacului la data de 1 mai 1944, aşa cum i se făgăduise lui Stalin, era cu neputinţă. Creşterea efectivelor menite asaltului iniţial răsturna toate calculele şi chiar dispoziţiile deja luate. Eisenhower ceru ca operaţia „Overlord” să fie amînată cu o lună. I s-a aprobat.

Ziua Z nici nu fusese măcar fixată. Alegerea ei depindea de maree, de lumina lunii, de condiţiile meteorologice şi de mulţi alţi factori, nici ei însă determinaţi. Se luase doar hotărîrea ca ziua Z să fie în prima săptămînă a lunii iunie, data exactă urmînd a se stabili ulterior.

Eisenhower îşi instalase SHAEF-ul (*Supreme Headquarter Allied Expeditionary Force*) [1] în preajma Londrei, la Bushey Park. Maşina aceasta de pregătit şi condus invazia avea să fie uriaşă, numărînd în cele din urmă treizeci de mii de militari şi funcţionari civili. Au existat specialişti care au scris, cu o plăcere vizibilă şi chiar cu un fel de beţie, broşuri şi cărţi întregi despre organizarea progresivă a comandamentului „Overlord”, despre SHAEF. Şi, pe măsură ce se înainta în cunoaşterea Planului şi a invaziei înseşi, se vedea că numărul acela monstruos de stat-majorişti, de scribi, de telefonişti şi de mesageri era necesar.

Mişcările şi nevoile trupelor erau prevăzute în detaliu, iar în privinţa trupelor din primul eşalon erau chiar pe minute. Se calculase, astfel, că pentru fiecare detaşament de şapte sute de oameni, SHAEF-ul avea nevoie de o mie de persoane. După aceea, bineînţeles, proporţia a scăzut şi a devenit normală.

Eisenhower plasase în diferite puncte strategice ale SHAEF-ului anumite minţi luminate, care aveau misiunea de a menţine constant o privire de ansamblu limpede asupra liniilor mari ale Planului şi să vegheze ca nu cumva maşina să înceapă a funcţiona, la un moment dat, în circuit închis.

Directiva dată de Eisenhower de către statul major interaliat era foarte simplă. Paragraful esenţial al acesteia spunea:

„Veţi pătrunde pe teritoriul european, apoi, în cooperare cu celelalte naţiuni aliate, veţi întreprinde operaţii cu scopul să ajungeţi în inima Germaniei şi să-i distrugeţi forţele armate”.

Statul major al amiralului Ramsay lucra la elaborarea planului

---

[1] Cartierul general suprem al Forţelor expediţionare aliate (n. t.).

privind trecerea trupelor peste Canalul Mînecii.

Problema nu se limita la transportul primelor divizii de atac. Imediat după stabilirea capului de pod urma să înceapă trecerea unor forţe întrunind 26-30 de divizii, care trebuia să se facă foarte repede, prevăzîndu-se o rezervă de trei-cinci divizii pe lună, pînă la o dată nedeterminată.

— Trebuie să evităm ca navele noastre să acţioneze simultan, a declarat amiralul Ramsay, căci vor avea pe rând nevoie să se alimenteze cu păcură, să se reaprovizioneze, să fie revizuite şi reparate. În afară de aceasta, dacă toate s-ar afla în acelaşi timp, într-o parte a Canalului Mînecii, apoi în cealaltă s-ar produce în porturile noastre şi în punctele de debarcare o gîtuire groaznică. Evident, nu putem concepe încă operaţia în ansamblul ei, şi nici nu putem calcula de pe acum de cîte ori va trebui să traverseze fiecare navă Canalul, dar putem stabili foarte bine un program pe cîteva zile, program care să fie revăzut ori de cîte ori va fi nevoie, pentru a-i aduce modificările de detaliu necesare.

Aşa s-a şi făcut. Amiralul Ramsay a înfiinţat un birou special denumit TURCO (*Turn Control Organisation*) [1] însărcinat cu organizarea şi controlul rotaţiei navelor. Un alt birou, numit BUCO (*Build-up Control Organisation*) [2], avea sarcina să se ocupe de echilibrarea nevoilor militare şi a tonajului disponibil.

Pentru a cunoaşte nevoile militare, era suficient să consulţi un document elaborat de SHAEF intitulat „Q-Appreciation“. (Biroul Q corespundea, aproximativ, Biroului 4 de stat-major, dar avea atribuţii mult mai largi, în raport cu necesităţile marilor operaţii militare moderne). Documentul acesta cuprindea lista completă a efectivelor angajate în invazie: oameni, vehicule, arme, materiale şi aprovizionări. Avea să servească drept bază în calculele organizatorilor operaţiei „Neptun” şi în ale celor care se ocupau de transportul trupelor şi al materialului spre porturile de îmbarcare.

Un alt plan important, care punea în lumină competenţa statului major al amiralului Ramsay, era cel al bombardării coastei inamice de către artileria navelor.

Se prevedea ca bombardarea să înceapă în ziua Z la ora H-40

---

[1] Organizaţia de control a succesiunii traversărilor (n. t.).

[2] Organizaţia de control a sosirilor în zona de invazie (n. t.).

minute. Tunurile de pe cuirasate urmau să tragă la o distanţă de 15.000 metri cu muniţie perforantă de 356 mm şi 380 mm asupra bateriilor fixe şi a fortificaţiilor. Crucişătoarele şi distrugătoarele aveau să tragă cu artileria lor de calibru mijlociu asupra sistemelor de apărare de pe toate plajele, chiar înainte de debarcarea primelor valuri de atac, creînd un baraj rulant de la linia litoralului spre partea de sus a plajelor (platforma continentală). Tirul acesta asupra plajelor a fost denumit în documente „stropire”. Şalande armate cu aruncătoare de rachete trebuiau să participe şi ele la acţiune. Pentru scurt timp puterea de foc a unei şalande cu aruncător de rachete echivala cu aceea a 80 de crucişătoare uşoare sau a 200 de distrugătoare. Se constatase, la experimentare, că din pricina căldurii răspîndite de rachete era nevoie ca echipajele să fie protejate cu veşminte ignifuge, iar puntea trebuia udată întruna; totuşi ea se ondula. „Stropirea” plajelor urma să înceteze la H-3 minute.

Artileria de pe nave trebuia apoi să execute, la cerere, trageri de sprijin în faţa trupelor care înaintau pe uscat sau la flancurile lor, precum şi asupra unor obiective desemnate, pînă ce trupele vor fi înaintat dincolo de bătaia tunurilor.

Toate aceste bombardamente ale artileriei de pe nave trebuiau, fireşte, să fie coordonate cu bombardamentele aviaţiei. Ofensiva aeriană locală destinată a sprijini debarcarea trebuia să înceapă în ziua Z, la scurt timp după ora 0, printr-un bombardament de mai multe ore, aşa-zis de „înmuiere”, executat de „Fortăreţele Zburătoare”, de avioanele „Lancaster”, „Halifax” şi „Liberator” ale forţelor aeriene britanice şi americane. De la ora H-35 minute la ora H-30 minute, bombardierele grele ale Armatei a VIII-a aeriene a S.U.A. trebuiau să ia parte la „stropirea” plajelor, aruncînd aproape 2.000 tone de bombe.

O altă problemă importantă era cea a alimentării navelor cu muniţii. Navele acestea aveau să consume cantităţi uriaşe de proiectile. După golirea buncărelor, aveau să vină să se reaprovizioneze în Anglia şi era neapărată nevoie ca operaţia aceasta să se facă în mare viteză. S-a luat aşadar hotărîrea ca în porturi anume desemnate să existe şalande gata pregătite cu cîte o încărcătură de muniţii necesară cutărui tip de navă. De îndată ce ea ar fi depăşit digurile, şalanda o acosta.

— Atenţie! a spus unul dintre şefii Artileriei Navale. Există un amănunt la care încă nu ne-am gîndit: fiecare navă va trage pe o durată de timp incomparabil mai mare decît aceea din oricare altă bătălie navală, astfel că *ţevile tunurilor navelor se vor uza*. Trebuie, deci, să se prevadă că navele reaprovizionate cu muniţii vor putea cere să li se schimbe şi ţevile tunurilor.

A fost reţinută, prin urmare, ideea de a ţine pregătite în porturile coastei de sud un anumit număr de ţevi de schimb. Totuşi, întrucît un tun de 380 mm cîntăreşte cam o sută de tone, iar transportul unor asemenea mase pe teritoriul insulei ar mai fi ridicat şi alte probleme, s-a convenit ca puitoarele de mine şi cuirasatele să-şi schimbe ţevile tunurilor în porturile apropiate de arsenale, adică mai ales în nord.

În toate regiunile Marii Britanii şi ale Irlandei de nord cîmpia era înţesată cu barăci Nissen (în formă de tunel) şi cu corturi aşezate de-a lungul aleilor de zgură ce duceau spre terenurile de exerciţiu.

Vreme de aproape patru ani, cîteva regimente britanice duseseră în lagărele acestea o viaţă după tipic, prea puţin diferită de viaţa militară din timp de pace. Oamenii mai aflau cîte ceva despre război citind ziarele, ascultînd la radio reportaje privind Africa de nord sau frontul sovietic, auzind noaptea, uneori, zumzetul bombardierelor germane şi riposta antiaerienei. Alte regimente fuseseră trimise în Africa şi se întorseseră mai mult sau mai puţin decimate; după ce au fost recompletate, şi-au continuat viaţa de tabără[1].

Odată cu sosirea americanilor se înmulţiseră şi taberele. Aproape că nu exista oraş lîngă care să nu se fi instalat cel puţin una; iar militarii, seara, făceau curte fetelor.

Spre toamna anului 1943, efectivele americane şi britanice au fost trimise, succesiv, pe fracţiuni, în centrele de antrenament situate nu departe de litoral. În porturi şi pe plaje, oamenii au învăţat – cu ajutorul unor marinari anume destinaţi – să se îmbarce repede în şalande şi în vasele de transport, să-şi găsească locul în ele cu nu prea multă stîngăcie, să debarce şi

[1] A se vedea Al. Baron, „O singură inimă”, trad. în l. română, Bucureşti, 1973, Editura militară, (n. t.)

mai repede, să treacă prin apă sub focul inamicului.

Începînd din decembrie 1943 exerciţiile au fost executate în condiţii cît mai apropiate cu putinţă de cele ale atacului real, cu participarea marinei şi a aviaţiei. Oamenii au învăţat să înainteze pînă la trei sute de metri în spatele barajului mobil de artilerie cît şi al bombelor de avion; uneori, cîte o schijă le ciocănea casca. Se tîrau prin nisip şi prin mocirlă, săpîndu-şi gropi individuale sau instalînd în mare viteză puncte de comandă provizorii cu aparate de emisie-recepţie sau posturi de prim-ajutor.

Printre ei se găseau şi unii care nu se întîlniseră niciodată cu focul, cum s-a mai arătat; alţii se căliseră în Africa, unii erau veterani ai Transiordaniei, ai Indiei, alţii luptaseră în China sau în Pacific.

La începutul lui ianuarie 1944 toate unităţile destinate invaziei au fost constituite cu efective de luptă definitive: pe cît cu putinţă s-a avut în vedere ca fiecare să cuprindă un anumit procent de „oameni vechi“.

Armata britanică îşi instalase în răsăritul Angliei un fel de laborator tactic. Era un teren pe care fuseseră dispuse toate obstacolele utilizate de germani şi despre care se ştia din fotografiile luate din avion sau prin Serviciul de Informaţii: cazemate, redute, colţi din beton, reţele de sîrmă ghimpată, şanţuri antitanc etc... Acolo erau experimentate, zilnic, toate soiurile de maşinării imaginate de arma Geniului pentru a distruge ori trece obstacolele. Ca de exemplu tancurile special echipate pentru a transporta la locurile indicate podurile prefabricate care trebuiau să înlesnească traversarea şanţurilor, a rîurilor; sau detectoarele de mine, aruncătoarele de flăcări, precum şi „torpila Bangalore“, invenţie remarcabilă prin ingeniozitatea ei.

Încă din războiul din 1914-1918, misiunea de a deschide breşe în reţelele de sîrmă ghimpată fusese încredinţată infanteriei, care o îndeplinea mai totdeauna cu preţul unor mari jertfe. Torpila Bangalore era un tub lung umplut cu exploziv. Tubul era aruncat în sîrma ghimpată pe care o distrugea jur împrejur, ca şi minele – dacă existau; geniştii veneau după aceea ca să cureţe drumul de acces.

Perfecţionarea cea mai apreciată de către soldaţi a fost aceea care a constat în a dota tancurile cu tunuri speciale în stare să

arunce tuburi Bangalore. Tancul lansa o torpilă, înainta în spaţiul curăţat, apoi o lansa pe a doua şi aşa mai departe. Fiecare tanc era astfel echipat încît să poată deschide o breşă de cincizeci de metri lărgime.

Se înţelege că rezultatele obţinute de acest laborator tactic au fost utilizate, de-a valma, de către toate trupele aliate.

Ar fi bine să ne formăm dinainte o idee, fie şi schematică, despre operaţia ce consta în transportarea trupelor din taberele unde vieţuiseră luni şi luni, chiar ani, pînă la bardul navelor care aveau să le traverseze Canalul Mînecii.

O deplasare de trupe reprezintă întotdeauna un eveniment plin de frămîntări, de pitoresc şi complicaţii. Să ne închipuim o clipă ce avea să însemne, într-o ţară suprapopulată, mişcarea unui milion de oameni echipaţi şi a 200.000 vehicule, venind din toate colţurile şi îndreptându-se spre numai douăzeci de locuri de îmbarcare.

Trupele şi materialul urmau să fie îmbarcate potrivit unei ordini riguroase. Deplasarea lor trebuia să curgă neîntrerupt, fără poticniri. Concomitent trebuiau să se îndrepte spre aceleaşi puncte trenuri şi camioane cu materiale şi aprovizionări destinate întreţinerii acestor trupe de îndată ce aveau să pună piciorul pe continent.

Iată planul imaginat de SHAEF.

Toate trupele trebuiau să fie aduse într-o „zonă de concentrare”, dar nici unul dintre punctele acesteia nu trebuia să fie la o distanţă mai mare de 320 kilometri de locul de îmbarcare. Oprirea în zona aceasta putea dura două, trei săptămîni. Urmau a fi instalate acolo cîteva tabere provizorii.

După această primă etapă, trupele şi materialul trebuiau să ajungă – pe drumul de fier sau pe şosea – în „taberele de triaj”. Acolo, unităţile aveau să fie împărţite în „grupe de vas” sau, dacă vreţi, în încărcături complete: cele importante urmînd a efectua traversarea pe nave de transport, în timp ce altele, mai mici, destinate a forma una sau cîteva unităţi de luptă, aveau să traverseze Canalul la bordul L.S.I.-urilor, L.C.T.-urilor etc…

În „taberele de triaj” trebuia sa se efectueze de asemenea înlocuirea vehiculelor deficiente şi „impermeabilizarea” altora,

supuse unor transformări de ordin tehnic menite a le uşura trecerea, fără avarii, în timp scurt, prin apa mării, de-a lungul plajelor. (După aceea erau „depermeabilizate”.) Vehiculele nu puteau fi impermeabilizate cu mult înainte, deoarece lucrul acesta le îngusta mult raza de acţiune. Potrivit calculelor, staţionarea în „taberele de triaj” trebuia să dureze, în medie, patru-şase zile; în anumite cazuri se putea ajunge la cel mult două săptămîni.

De acolo, grupele urmau să treacă, prin mijloace proprii, pe şosele, spre zona de îmbarcare. Staţionarea în această zonă putea dura de la două ore la două zile. Acolo urma să li se ţină trupelor o cuvîntare lămuritoare şi să li se încredinţeze „raţia de debarcare” (raţia K, cu o durată de douăzeci şi patru de ore), o raţie de rezervă, ciocolată vitaminizată, bani francezi.

Înainte de a se îmbarca, fiecare soldat trebuia să primească o masă caldă sau, cel puţin, un ceai cald. La bordul navelor aveau să existe fie prînzuri calde, fie „raţii de trecere”, potrivit tipului navei. Tot înainte de a se îmbarca, oamenii trebuiau să primească pilule împotriva răului de mare şi săculeţi din hîrtie cafenie... pentru acelaşi rău de mare. Se socotea că nu vor sta la bordul navelor mai mult de patruzeci şi opt de ore.

Fărîmiţarea unităţilor în grupe, în „taberele de triaj”, ridica totuşi cîteva probleme. Între momentul în care un regiment se găsea astfel divizat şi cel în care el se regrupa dincolo de Canalul Mînecii, majoritatea grupelor nu mai puteau dispune, de exemplu, de bucătăria regimentară, nici de serviciul medical. Astfel că în această etapă trebuiau prevăzute servicii temporare însărcinate cu hrănirea trupelor şi, eventual, cu îngrijirea lor. Se mai cuvenea a fi prevăzute „cantonamente de rezervă” pentru trupele a căror îmbarcare ar putea fi în mod accidental întîrziată. Fusese stabilit ca fiecare luptător să primească înainte de îmbarcare o masă caldă sau un ceai, dar Serviciul Transporturilor decisese cu fermitate că nici unuia dintre oamenii aflaţi în drum spre îmbarcare nu-i era permis să se depărteze de vehiculul său mai mult de cîteva zeci de metri. Aşadar, pretutindeni masa şi ceaiul trebuiau transportate „la domiciliu”, trebuie deci prevăzut şi materialul pentru acestea. Şi-apoi, fireşte că oamenii doreau să trimită, înainte de îmbarcare, şi cîteva rînduri familiei: să fie, deci, prevăzută strîngerea curentă a poştei (din motive de discreţie,

desigur, poşta trebuia întîrziată). Nici instalarea unor latrine de-a lungul şoselelor nu trebuia uitată (în zona de debarcare, la fiecare sută de metri), precum şi adăposturile antiaeriene.

Orice cititor care a cunoscut rigorile vieţii militare îşi va spune desigur, parcurgînd enunţul acesta (incomplet oarecum), că organizatorii îmbarcaţi îşi cam fanatizau îndatoririle, că le migăleau într-un chip excesiv. Să nu uităm că anglo-saxonilor nu le place improvizaţia, că pentru ei banii nu erau totul, că fără doar şi poate comandantul dorea ca soldaţii să ajungă la bordul navelor neobosiţi. Şi, dacă este adevărat că acest „planning" ar fi putut fi mai puţin meticulos, tot atît de adevărat este şi faptul că nu ar fi fost nevoie decît de foarte puţin nenoroc, de un bombardament serios ori de simpla uitare a vreunei prozaice nevoi umane pentru ca zona de îmbarcare să se preschimbe într-o adevărată harababură, într-o mizerie de nedescris.

Prin tabere oamenii habar nu aveau cît de nesfîrşită şi de sistematizată era grija ce li se purta dinainte; o ignorau cu desăvîrşire. Celui care le-ar fi descris cu admiraţie munca neîntreruptă a statelor majore, a birourilor, a zecilor de mii de ofiţeri, de funcţionari bărbaţi şi femei care manipulau rigle de calcul, dictau, telefonau, dactilografiau, manevrau maşini de calculat, ei i-ar fi arătat dispreţul acela nedezminţit al soldatului simplu faţă de hîrţoage.

Ei continuau să-şi lustruiască încălţările, să-şi cureţe curelele, armele, cataramele, să defileze, să facă instrucţie, marşuri, contramarşuri, să tragă cu mitraliera pe coastele colinelor şi pe plaje. În luna ianuarie avusese loc, în regiunea Plymouth, exerciţiul „Duck", executat cu efectivul unei divizii şi comportînd toate etapele operaţiei, începînd cu concentrarea, trierea, îmbarcarea, pînă la debarcarea de după bombardamentul aerian şi naval. În martie a avut loc exerciţiul „Fox", cu două divizii.

Cel mai frămîntat subiect de discuţie al soldaţilor era, desigur, acesta: „Pe cînd invazia?" Cele mai mărunte indicii erau întoarse pe faţă şi pe dos, comentate... Se iscau discuţii înflăcărate, circulau, dar se şi stingeau zvonuri dintre cele mai năstruşnice. Unii ziceau: „Invazia? Daţi-mi voie să mă stric de rîs. O să-l aşteptăm pe Adolf să dea înapoi." Sau: „Tot greul o să cadă pe aviaţie. N-auziţi cît aruncă acum pe continent?"

Cu toate acestea, în ultimele zile ale lui martie, oamenii din toate taberele, chiar şi scepticii, au înţeles că ceva se pregătea cu adevărat. Ziarele şi radioul anunţară că era interzisă traversarea în şi din Irlanda. Regiunile de coastă din răsărit şi sud fură închise călătorilor veniţi din alte părţi, în afara celor posedînd autorizaţie specială.

Şi, lucru care marca într-adevăr începutul marilor evenimente, toate permisiile fură suspendate.

VI

TOTUL ESTE PREVĂZUT

La Cartierul General al Grupului de Armate 21, generalul Montgomery conducea pregătirile planului de atac al forţelor terestre. O făcea potrivit metodelor sale de fanatic al pregătirii minuţioase. Ordinea de sosire pe plaje, reperarea primelor obiective, înaintarea spre interior – iată capitolele în care se înscria desfăşurarea operaţiei, ceas cu ceas şi chiar, pentru anumite episoade, minut cu minut. Diagramele oglindind sosirea pe plajă păreau să fi fost întocmite de inginerii unui mare nod de cale ferată. Pe hărţi erau trasate zonele de regrupare de dincolo de plaje şi putea fi desluşită amplasarea prevăzută pentru fiecare companie. La 5 aprilie, Montgomery i-a telefonat lui Eisenhower:

— Totul este gata. Aş dori să vă supun proiectul şi să mă înţeleg cît mai grabnic cu aviaţia şi cu marina.

Conferinţa de coordonare a avut loc la 7 aprilie, la Londra, la Şcoala Saint-Paul. Iată, în linii mari, proiectul lui Montgomery:

Porţiunea de coastă ce urma să fie atacată, largă de aproximativ o sută de kilometri, se întindea de la vărsarea rîului Orne pînă la cea a rîului Vire. Trupele trebuiau să debarce pe cinci plaje denumite convenţional, de la est la vest: Sword, Juno, Gold,

Omaha, Utah.

Armata a II-a britanică (în compunerea căreia două cincimi erau canadieni) urma să atace plajele din stînga, adică Gold, Juno şi Sword. Armata I americană pe cele din dreapta, Omaha şi Utah.

Înainte de atac, aveau să fie lansate, din planoare sau cu paraşute, trupe aeropurtate: la stînga, Divizia a 6-a aeropurtată britanică; la dreapta, diviziile aeropurtate americane 82 şi 101.

Armata a II-a britanică avea datoria să-şi asigure cît mai repede un cap de pod solid, care să se întindă pînă la linia Saint-Lô – Caen: acolo se găseau terenurile pe care urmau să fie amenajate primele aerodroame. Între timp, Armata I americană trebuia să manevreze în aşa fel încît să taie peninsula Cotentin şi să ocupe Cherbourg-ul. Potrivit previziunilor, portul Cherbourg trebuia să cadă între Z+10 şi Z+15 zile.

— De îndată ce vom fi pus bine piciorul pe pămînt, continuă Montgomery, planul meu este să ameninţăm cu străpungerea flancul de est, adică sectorul Caen. Astfel vom atrage în acest sector principalele rezerve ale inamicului. Le voi fixa şi combate acolo, folosind pentru aceasta armatele britanice şi canadiene. Voi străpunge atunci flancul de vest, servindu-mă de armatele americane comandate de generalul Bradley. Atacul urmează să fie dat în direcţia sud, pînă la Loara, apoi spre vest, într-o mişcare largă de măturare spre Sena şi Paris.

Forţele aliate trebuiau să înainteze apoi în direcţia Belgiei, a Ruhr-ului şi a Sarre-ului, spre a face joncţiune cu trupele debarcate în sudul Franţei, care vor fi urmat apoi valea Ronului. Din pricina mijloacelor insuficiente, debarcările din Normandia şi de pe coasta de sud nu puteau fi simultane. S-a convenit ca debarcarea din Sudul Franţei (Operation „Anvil”) să aibă loc cît mai curînd, cu începere de la 15 iulie.

Planul Montgomery prevedea ca la sfîrşitul zilei Z, aliaţii să aibă pe uscat, fără a pune la socoteală diviziile aeropurtate, 8 divizii, plus cîteva comandouri speciale şi aproximativ 14 regimente de tancuri. La Z+6, efectivele aveau să ajungă la 13 divizii (plus aeropurtatele) cu 5 brigăzi blindate britanice şi un număr proporţional de unităţi americane de tancuri. În ziua Z+20, s-ar fi putut ajunge la efective însumînd 20-24 divizii.

— Va fi absolut necesar să asigurăm joncţiunea plajelor de

debarcare şi să pătrundem spre interior înainte ca împotrivirea duşmanului să se fi cristalizat, a mai spus Montgomery. Voi da ordine ca trupele de vîrf să depăşească punctele de rezistenţă. Cred că ar trebui să ajungem pe Sena şi Loara în ziua Z+90. Dincolo de asta, necunoscutul.

Imensa mişcare prevăzută a se desfăşura peste Canalul Mînecii se preciza tot mai mult în fiecare zi.

Drumul aveau să-l deschidă dragoarele de mine. Urmau apoi forţele ce trebuiau să execute bombardamentul naval: una engleză, una americană. (Se ştia acum că nave de război americane, dintre care trei cuirasate, aveau să participe la operaţia „Neptun“.) După aceea venea armada transportînd trupele şi materialul: liberty ships[1], cargouri, transportoare, L.S.T.-uri, L.S.I.-uri, L.C.T.-uri, L.C.I.-uri, L.C.V.P.-uri, escortate de nave de război.

În realitate, două armade trebuiau să înainteze împreună: gruparea operaţională de est, britanică, şi gruparea operaţională de vest, americană. Fiecare avea să transporte: eşaloanele pentru primul asalt, „forţele de sprijin imediat“, „divizii de primă întărire”. Aceste forţe succesive trebuiau să plece din porturile şi „hard“-urile coastei de sud: britanicii de la jumătatea estică, americanii de la jumătatea vestică. Apoi, respectiv, din porturile coastei de est şi din Canalul Bristol.

O mişcare armonioasă trebuia să înmănuncheze curentele acestea de nave într-un cerc ideal trasat pe întinderea mării (care avea să fie balizat în momentul oportun) la vreo douăzeci de mile sud de Portsmouth. Cercul acesta, intitulat funcţional „zona Z“ de către stat-majorişti, a fost botezat de către marinari – din cauza respectivei aglomeraţii – Piccadilly Circus. Din zona aceasta de concentrare trebuiau să se ramifice şenalele oe duceau spre plajele de atac.

Lista navelor de război prevăzute a participa la operaţia „Neptun“ încă din prima zi, fie în cadrul escadrelor de bombardare, fie ca escortoare, cuprindea: 6 cuirasate, două monitoare, 22 crucişătoare, 119 distrugătoare, 113 fregate şi

[1] Nave de transport de categoria cargoboturilor, proiectate în S.U.A. în lumina necesităţilor războiului şi construite acolo în serie începînd din iarna lui 1941 (n. t.).

corvete, 80 vase de patrulare, pescadoare armate şi canoniere, 380 vedete torpiloare, canoniere mici şi ambarcaţii cu motor. În plus, aproximativ 250 de dragoare.

Bineînţeles, elaboratorii planului nu trebuiau să se gîndească numai la aceste vreo mie de nave de război. Mai erau transportoarele, cargourile, şalandele de debarcare de tot soiul şi de toate tonajele. Planul „Neptun” a prevăzut, în final, deplasarea pe Canalul Mînecii a peste cinci mii de unităţi navale.

Specialiştii au întocmit hărţi pe care se găseau însemnate – zi de zi şi ceas de ceas – poziţiile prevăzute pentru fiecare convoi, precum şi cele ale navelor de escortă, ale dragoarelor şi ale forţelor de bombardare. O muncă năucitoare. Cel dintîi amiral care a examinat diagramele acestea a observat că, frunzărindu-le repede, vedeai siluetele prinzînd parcă viaţă – convoaiele înaintînd pe mare, navele ducîndu-se şi venind. Hărţile au primit pe loc un nume. Li s-a zis „diagramele Mickey”.

Forţele ce urmau să participe la debarcare cuprindeau trupe din Marea Britanie şi din colonii, trupe americane, nave britanice, canadiene, franceze (crucişătoarele *Montcalm* şi *Georges-Leygues* trebuiau să ia parte la bombardamentul naval), poloneze, olandeze, norvegiene. Comunicarea între toate elementele aflate în acţiune nu trebuia să slăbească nici o clipă, mai cu seamă în faza de atac, altminteri s-ar fi născut dezordinea şi ar fi venit, poate, dezastrul. În afară de comunicarea dintre nave, dintre nave şi pămînt, trebuia prevăzută şi cea cu avioanele aflate în zbor, şi cea cu cartierele generale dintre care o parte se găseau în Anglia, iar altele la bordul navelor.

Partea de plan care se referea la frecvenţele transmisiilor prin radio creştea în fiecare zi. Fuseseră deja stabilite aproape optzeci lungimi de undă diferite.

Între timp, în mijlocul unui parc aşezat la marginea mării, în regiunea insulei Wight, echipe de zidari şi tinichigii finisau cîteva vile cochete şi un mic castel neogotic. Cei ce treceau pe şoseaua învecinată şi vedeau această activitate se mirau poate că mai exista, în plin efort de război, preocuparea de a se clădi construcţii de agrement; dar la englezi curiozitatea nu merge niciodată prea departe. Oricum, ar fi rămas foarte miraţi dacă ar fi

trecut pragul uneia dintre clădirile acestea: în loc de camere, de living-room-uri şi de băi, ar fi dat peste hale mari pline de motoare electrice, de ţevărie şi maşini uriaşe. Castelul neogotic şi vilişoarele erau în realitate o staţie de pompare. De acolo trebuia să pornească, prin Canalul Mînecii, conducta de transport pentru combustibil.

Poate că cititorul nu a uitat dialogul dintre Geoffroy Lloyd, ministrul însărcinat cu Departamentul secret al Petrolului, şi lordul Louis Mountbatten, pe atunci şeful Operaţiilor combinate, dialog care a avut loc la 1 aprilie 1942:

— Oare serviciile mele vă pot fi de folos la proiectarea invaziei?

— Da. Puteţi instala o conductă prin Canalul Mînecii?

Mountbatten se gîndea ades la numărul enorm de petroliere (vase-cisterne) pe care l-ar cere transportul combustibilului destinat armatei de invazie. O conductă ar fi economisit nave, echipaje, timp, mii de lire sterline. În chiar ziua în care a fost pusă problema, anumiţi experţi au şi început să o studieze.

Primul verdict a fost dat la cîteva săptămîni după aceea: proiect nerealizabil. Motivele – numeroase şi impresionante.

Totuşi, peste cîteva săptămîni, A.C. Hartley, inginer-şef la Anglo-Iranian Oil Company, care se gîndise şi el între timp, l-a anunţat pe ministrul petrolului că a pus la punct un proiect:

— Este vorba de un tub flexibil armat, în genul cablurilor telegrafice submarine, dar gol pe dinăuntru. L-ar putea aşeza nişte nave cabliere.

Geoffroy Lloyd l-a şi convocat pe Dr. Wright, director general al întreprinderii Siemens, căruia Hartley i-a arătat proiectul.

— Ne-aţi putea face un eşantion? a întrebat Lloyd. E urgent.

Dr. Wright a telefonat după inginerul său şef. Peste două săptămîni, o navă puitoare de cabluri desfăşura pe fundul Tamisei eşantionul lung de cîteva sute de metri.

Lordul Louis Mountbatten îi comunică lui Churchill succesul operaţiei.

— Este foarte important, a spus primul ministru. Să se facă experienţe la scară mare şi cît mai repede cu putinţă. Apelaţi la mine ori de cîte ori este nevoie să intervin.

Următoarea experienţă a constat în a aşeza conducta în

canalul Bristol, de la Swansea la Ilfracombe. Tubul gol, avînd un diametru de 75 de milimetri, fusese botezat „Hais”, cuvînt alcătuit din iniţialele: Hartley, Anglo-Iranian şi Siemens. Au fost fabricate două secţiuni de „Hais“ de 45 de kilometri. Tubul trebuia instalat dintr-odată, fără întrerupere, pe toată lungimea lui. Trebuia să se aibă, într-adevăr, în vedere un lucru, anume că în timpul operaţiei ce avea să se desfăşoare în Canalul Mînecii nici vorbă nu putea fi să instalezi o secţiune de conductă, să te întorci pe urmă să mai iei una şi aşa mai departe.

S-a observat atunci că nici un cablier existent nu era destul de mare încît să poată îmbarca 90 de kilometri de „Hais“. A fost ales un cabotier mare, pe care l-au transformat amenajîndu-i calele şi instalîndu-i la bord troliuri şi macarale. În felul acesta devenea corespunzător noii sale meniri. Iar locuitorii din North Devon nici nu au avut habar că benzina consumată în regiunea lor sosea printr-un tub aşezat pe fundul mării. Prima experienţă la scară mare a fost un succes.

— Da, au spus experţii navali, dar nu poate fi vorba de a o instala pe o mare unde inamicul ar putea să apară dintr-o clipă în alta. Se desfăşoară prea încet.

Alţi doi cercetători – H.A. Hammick, inginer-şef la Iraq Petroleum Company şi B.J. Ellis, inginer-şef la Burmah Oil Company – au declarat că operaţia ar putea fi mai repede executată dacă s-ar folosi tuburi din oţel flexibil de 75 milimetri diametru şi lungi de 6, sudate cap la cap şi înfăşurate apoi pe un tambur mare. Înfăşurarea ar fi posibilă dacă tamburul ar avea un diametru de minimum 18 metri.

Aparatul a fost construit. A fost instalat pe o dragă căreia i s-a dat numele de „Persefona”. Astfel echipată, „Persefona” a devenit cea mai ciudată unitate din marina Regatului Unit. Înainta maiestuoasă pe mare, derulîndu-şi tubul denumit „Hamel“ (denumire provenită din contopirea primelor silabe ale numelor Hammick şi Hellis). Ar fi fost de-ajuns să fie lansată peste Canalul Mînecii o flotilă de „Persefone”. Ele s-ar fi succedat ritmic.

— S-ar putea rezolva şi mai bine treaba, a intervenit atunci un alt cercetător. Am putea economisi timpul necesar echipării tuturor acestor drage. Tamburele pot foarte bine să plutească de-a dreptul pe mare, de vreme ce sînt goale pe dinăuntru. Trase de

remorchere, ele se vor desfăşura pe apă, iar tubul se va derula şi se va aşeza pe fundul mării.

Primele experienţe au demonstrat că acest sistem simplu funcţiona perfect. Au fost deci construite tambure. Semănau mai degrabă cu nişte mosoare uriaşe. Erau lungi de 27 metri, cu un diametru de 15 metri; fiecare avea peste o sută kilometri de tub, cîntărea 1.600 tone – deplasarea medie a unui distrugător – şi plutea. Uzina anume echipată pentru fabricarea tubului producea 16 kilometri zilnic.

Au fost înmagazinate 550 kilometri de tuburi „Hamel" şi „Hais" (amîndouă au fost folosite) în vederea imersiunii proiectate şi desemnate sub numele operaţia „Pluto". Nu exista în cuvîntul acesta nici o referire la adîncurile iadului, nici la cîinele lui Walt Disney. Era alcătuit din iniţialele cuvintelor: *pipe line under the ocean* [1]. O „Forţă Pluto" a fost constituită imediat, cu un efectiv format din 100 ofiţeri şi 1.000 trupă.

Să arătăm acum – pentru că s-ar putea ca vîltoarea bătăliei din Normandia să nu ne îngăduie să mai revenim asupra uriaşelor mosoare plutitoare – că imersiunea a avut loc la cîteva săptămîni după ziua Z. A reuşit perfect. Tubul a legat insula Wight cu un punct de pe coasta franceză apropiat de portul Cherbourg. O dată instalată în Canalul Mînecii, conducta s-a prelungit sute de kilometri pe solul francez, urmînd armatele aliate în înaintarea lor.

Zilnic, într-un birou încuiat, doi ofiţeri ai SHAEF-ului examinau cu lupa fotografiile plajelor normande luate în ajun sau dimineaţa de către avioanele de observaţie. Într-o după-amiază de la începutul lui martie, unul dintre ofiţeri, care de-o vreme se aplecase mai mult asupra unui clişeu, începu să şuiere; colegul îl privi chiorîş:

— Ceva nou?

— Aşa mi se pare.

Colegul a venit şi el să vadă. Peste cinci minute fotografia se afla pe biroul şefului Biroului G 2 (Military Intelligence) [2]. Iar peste o oră, ajunsese pe biroul lui Eisenhower.

Iată ce se vedea pe fotografia aceea: pe toată întinderea uneia dintre plajele prevăzute pentru debarcare, nu departe de

---

[1] Conductă de transport pe fundul oceanului. (n. t.)

[2] Secţia de informaţii a statului-major. (n. t.).

porţiunea de plajă descoperită de reflux, apărea o linie de obiecte foarte apropiate unele de altele, semănînd cu nişte piramide de stîlpi metalici, răsturnate, cu vîrful spre partea de sus a plajei. Fotografiile aduse după recunoaşterile precedente arătau că obiectele acestea se iveau acum pentru întîia oară.

Alte recunoaşteri au fost efectuate a doua zi şi în cele următoare. Ele dezvăluiră faptul că germanii se ocupau tocmai cu dispunerea, de-a lungul a numeroase plaje ale Mării Mînecii şi ale Mării Nordului, pe spaţiul de nisip descoperit, a unor rînduri de obstacole metalice.

Obstacolele au fost fotografiate în cîteva rînduri şi din toate unghiurile. Înfruntînd tirul antiaerienei germane, avioanele zburau la numai cîţiva metri deasupra apei. Importanţa şi natura obstacolelor au fost, pînă la urmă, perfect cunoscute. Iată despre ce era vorba.

Foarte aproape de fîşia de nisip descoperită de reflux, o linie aproape continuă de bariere din fier de aproximativ trei metri înălţime şi cinci lăţime, care erau menţinute aproape vertical de grinzi orizontale şi oblice. Tocmai barierele acestea creaseră, pe prima fotografie, impresia unor piramide culcate.

La douăzeci sau douăzeci şi cinci metri mai spre interior – grinzi groase înfipte oblic în nisip, cu vîrful spre mare. Informaţiile obţinute ulterior au arătat că grinzile acestea, aveau, la capete, mine explozive.

Şi încă mai în interior, la aproximativ o sută de metri de litoral, erau dispuşi un soi de arici din fier, cam de doi metri înălţime, alcătuiţi din trei sau patru corniere ce se încrucişau la centru. Vîrfurile trebuiau să străpungă coca ambarcaţiilor.

— Prima concluzie pe care o trag din constatările acestea, a declarat amiralul Ramsay la încheierea anchetei, este că trebuie să atacăm ziua. Chestiunea „atacului de zi sau de noapte“ a fost permanent dezbătută în discuţiile noastre, dar niciodată ea nu a fost clarificată. În ce mă priveşte, am fost întotdeauna partizanul atacului de zi, singurul care ne îngăduie să beneficiem la maximum de superioritatea noastră aeriană şi navală. În orice caz, acum, mi se pare că şovăiala a fost îndepărtată. Este necesar ca obstacolele să fie foarte vizibile în momentul atacului, astfel încît să le putem nimici sau cel puţin să putem deschide breşe în

rîndurile lor.

A fost dat imediat ordin să se construiască bariere metalice (germanii le denumeau elemente C), ţăruşi minaţi şi arici aidoma celor de pe plajele normande. Au fost dispuse pe plajele engleze, unde mişcarea mareei se asemăna mult cu cea a coastei franceze. Şi a început atunci antrenamentul împotriva obstacolelor.

Primul atacator care avea să se năpustească asupra lor trebuia să fie Tankdozerul[1], denumit tanc DD (Duplex-Drive). Era vorba de un tanc american Sherman (folosit în cursul campaniei din Italia) transformat în tanc amfibiu şi amenajat astfel încît să poată netezi drumul ca un buldozer. „Doar proiectile de calibru mare sau mine foarte puternice l-ar fi putut distruge, a scris Eisenhower. Nu am aflat niciodată cui i-a venit întîi ideea unei asemenea perfecţionări. Dacă autorul ei ar fi venit printre noi, ar fi fost decorat cu toate medaliile pe care i le-am fi putut prinde pe veston.” În realitate, comandantul „Overlord“-ului ar fi fost pus în mare încurcătură dacă ar fi trebuit să aleagă medaliile, căci tankdozerul amfibiu fusese născocit cu cîţiva ani în urmă de către un inginer de origine ungară Nicholas Straussler. El propusese invenţia sa Amiralităţii britanice, care îl refuzase dispreţuitoare, întrucît tehnicienii ei afirmaseră că asemenea maşinărie nu ar fi fost în starea vreodată să navigheze pe mare. Armata de uscat cumpărase însă brevetul, iar cel care a adaptat dispozitivul la tancurile Sherman a fost generalul-maior Sir Percy Hobart. Este locul să adăugăm că Hobart, unul dintre eminenţii pionieri ai armelor blindate, fusese pretimpuriu scos la pensie, la începutul războiului, de către şefi care se temeau de concepţiile sale tactice revoluţionare. În 1940 era caporal (voluntar) în Miliţiile Teritoriale (*Home Guard*)! Churchill l-a chemat şi i-a îngăduit să pună la punct tancul atît de admirat de Eisenhower şi care avea să fie utilizat cu atîta eficacitate în cursul debarcării.

Tankdozerele trebuiau aşadar să înainteze, conduse de specialişti din arma geniului, deschizînd prin rîndurile de obstacole breşe ce urmau a fi jalonate. Apoi trebuiau distruse şi scoase în mare grabă celelalte obstacole, după ce aveau să fie făcute inofensive cele ce purtau explozivi. Toate acestea trebuiau

[1] Tanc echipat cu lamă de buldozer (n. t.)

executate de către detaşamente de geniu şi de către oameni special antrenaţi pentru lucrul sub apă. (Mareea avea să crească în timpul atacului, obstacolele aveau să fie acoperite cu apă). Oamenii aceştia îmbrăcaţi cu ciudate combinezoane din cauciuc, aveau să fie cunoscuţi sub denumirea de „Broaşte” în tot timpul debarcării şi a operaţiilor de curăţire a porturilor.

Cam la aceeaşi epocă în care au fost descoperite obstacolele, comodorul James E. Arnold, din rezerva marinei americane, pînă atunci afectat bazei americane de la Plymouth, a fost convocat de SHAEF. A luat trenul de Londra şi s-a dus la Bushey Park.

Tînăra din Serviciul feminin al marinei regale (*Women's Royal Naval Service*), prescurtat WREN, care i-a examinat biletul la sosire, l-a invitat într-un jeep şi l-a dus cu şaptezeci de kilometri pe oră pînă la o clădire situată la o distanţă de patru sute metri.

În primul birou în care a intrat, cîţiva ofiţeri americani au început să-i pună întrebări vreme de cîteva minute, în aparenţă pentru a verifica dacă era într-adevăr J.E. Arnold. Apoi i-au ţinut un mic discurs de un sfert de oră. După care i-au strîns prieteneşte mîna:

— Acum şi dumneavoastră sînteţi *bigot*. Asta înseamnă că aţi aflat Marele Secret. Iată un altul care vă priveşte personal: sînteţi numit NOIC UTAH. O să vă spunem, puţin mai tîrziu, ce înseamnă asta.

Arnold aflase că invazia nu era nicidecum o glumă; că trebuia să aibă loc la începutul lui iunie; că existau blockship-uri şi porturi artificiale; că UTAH era numele convenţional al unei plaje de debarcare. Nu ştia încă ce voia să însemne NOIC.

O nouă WREN îl precipită spre un alt sector al SHAEF-ului.

— Noic, îi spuse ofiţerul care îl întîmpină, înseamnă *naval officer in charge*. Noic Utah: ofiţerul de marină însărcinat cu plaja Utah. În mod firesc, treaba marinei ar fi trebuit să se oprească la plajă; cu restul, să se descurce armata. Dar se părea că treaba nu va merge aşa. Marina era datoare să intervină şi pentru a controla traficul navelor şi mişcarea de pe toate plajele. S-a luat hotărîrea să fie create echipe speciale. O idee a britanicilor. Ar trebui să vă întîlniţi cu ei, fiindcă eu mai mult nu vă pot spune. Iată, exerciţiul Goldbraid are loc chiar mîine dimineaţă la Bracklesham. Poftim

numirea dumneavoastră oficială; o să vă fac un permis. Veţi cere Noic-ului de la Bracklesham să vă arate ce anume trebuie făcut.

Arnold s-a urcat iarăşi în tren şi a sosit pe o plajă în faţa căreia umblau prin mocirlă cîteva mii de soldaţi. Puţin mai în larg, se legăna o mică armada, deasupra căreia pluteau baloane captive (de baraj) argintii. Plaja însăşi semăna cu un furnicar răscolit de cineva care ar fi dat cu piciorul. Arnold îl întrebă pe un căpitan unde se găsea Noic-ul. Un zîmbet oarecum crispat apăru pe chipul ofiţerului.

— Şi dumneavoastră? S-ar fi cuvenit să ni se vorbească la aplicaţii despre jocul acesta nou. Pot, totuşi să vă spun că Noic-ul există cu adevărat. Mi-a stat adineauri în faţă trei secunde. Dacă întîlniţi un ins cu patru benzi argintii pe cască, să ştiţi că el este.

Arnold se apucă să exploreze cei trei kilometri de furnicar, grăbind pasul ori de cîte ori i se părea că zăreşte o furnică mai agitată decît celelalte. Norocul îl sluji. În mai puţin de o jumătate de oră îl întîlni pe Noic, aşezat pe o staţie de radio portativă şi bîndu-şi ceaiul, servit de ordonanţă.

— Încîntat, îi spuse camaradul acela. După cum poate că ştiţi, este vorba de o funcţie nou inventată.

Şi arătă cu bărbia spre tălăzuirea aceea umană, dînd negativ din cap:

— În ce mă priveşte, m-am hotărît să nu fac nici un plan. O să văd pe loc despre ce este vorba. La început, o să fie probabil o harababură groaznică. Nu doriţi o ceaşcă de ceai?

Şi tot sporovăind aşa în timp ce tunurile şi mitralierele trăgeau din toate părţile, Arnold obţinu cîteva precizări în legătură cu ideea pe care autorităţile superioare şi-o creaseră despre menirea Noic-ului. Îşi notă chiar cîte ceva pe carneţel:

1. Noic-ul va comanda un grup de oameni denumit Grup de ţărm.

2. Grupul acesta va fi însărcinat cu coordonarea mişcărilor de nave şi ambarcaţii care vor debarca mii de oameni şi mari cantităţi de material.

3. De îndată ce va fi cu putinţă, după ora H, Noic-ul se va stabili pe uscat. Va raporta comandantului forţei de atac, de îndată ce va fi gata să-şi îndeplinească funcţiile. Mica sa grupare operativă va trebui să colaboreze strîns cu armata de uscat, dar

va răspunde de totul.

Noic-ul de la Bracklesham puse jos ceaşca de ceai şi scoase la rîndu-i, din buzunar, un carneţel:

— Iată foarte exact care ne este misiunea. Puteţi să vă notaţi în continuare: controlul operaţiilor pe uscat şi pe mare; legături menite a da un caracter cît mai activ acestor operaţii...

Se întrerupse ca să facă o paranteză:

— Vă daţi seama că nu eu am găsit expresiile acestea. Statele-majore au poeţii lor. Bun, deci să continui: supravegherea imersiunii portului artificial Gooseberry; instalarea şi întreţinerea bivuacurilor pentru trupele debarcate; aprovizionarea cu benzină şi apă proaspătă a tuturor forţelor de pe uscat şi de pe mare în timpul atacului şi în timpul primelor faze ale consolidării acestuia; operaţii de salvare menite a degaja din zona de trafic ambarcaţiunile scufundate; supravegherea echipelor de reparaţii...

Ofiţerul îşi închise carneţelul.

— Mai sînt şi cîteva îndatoriri minore, adăugă el, pe care nu am socotit că trebuie să le notez. Ca de pildă evacuarea prizonierilor de război, îmbarcarea răniţilor şi, fireşte, redactarea a cinci sau şase tomuri de rapoarte zilnice. Cred că asta-i totul. Vedeţi, aşadar, că ar fi cu totul de prisos un plan amănunţit.

— Am înţeles perfect, spuse Arnold.

La cîteva zile după aceea a avut loc la Plymouth, la Royal Marine Theater [1], o conferinţă privind coordonarea definitivă a elementelor ce trebuiau să participe la atacul plajei Utah. Alte conferinţe pregătitoare, multe chiar, avuseseră loc înainte. De data aceasta, şedinţa avea să dureze toată ziua. A început la 9 dimineaţa. Au fost ascultaţi, pe rînd, comandanţii de flotile de dragaj, comodorii de convoaie, comandanţii forţelor tactice aeriene, ofiţerii de control şi cronometraj ai valurilor de atac, căpitanii navelor de transport, delegaţii Serviciului de informaţii, comandanţii şalandelor aruncătoare de rachete... La 10 seara, preşedintele adunării şi-a dat seama că un singur responsabil nu deschisese gura: Noic-ul. Îl invită să ia cuvîntul. Comodorul James E. Arnold se ridică şi spuse cu glas puternic:

— Noic Utah este pregătit pentru prima misiune, aşa cum a

[1] Sala polivalentă a trupelor de marină. (n. t.)

fost mereu. Urez tuturor o zi Z fericită. Nu mai am nimic de adăugat.

— În primăvară şi vară va avea loc o creştere considerabilă a atacurilor aeriene îndreptate împotriva tuturor obiectivelor militare ale Germaniei şi ale ţărilor ocupate de ea, declarase Churchill în Camera Comunelor la 28 februarie 1944. Ne propunem să reducem considerabil şi să dezorganizăm sistemul de aprovizionare cu muniţii şi material de război al Germaniei.

În fapt, planul de atac împotriva căilor de acces în teritoriile ocupate din vest fusese tocmai precizat în funcţie de planul invaziei.

În primul rînd trebuia paralizată, cît mai mult cu putinţă, reţeaua de căi ferate, reducînd la mai nimic circulaţia, prin distrugerea atît a liniilor cît şi a tot ceea ce circula pe ele. Planul prevedea atacarea gărilor, a lucrărilor de artă, a nodurilor sau a centrelor feroviare, a depourilor de locomotive şi depozitelor de materiale, apoi, atacarea trenurilor înseşi.

Scopul final al ofensivei era să se obţină ceea ce militarii denumesc „izolarea cîmpului de bătaie". Germanii înclinau să creadă – vom vedea mai apoi de ce – că aliaţii vor debarca în zona Pasului Calais. Forţa lor cea mai importantă, Armata a XV-a, se afla cantonată în regiunea aceasta. Trebuiau aşadar barate căile ferate şi şoselele, pentru a împiedica armata aceasta, ca şi celelalte rezerve existente în Franţa şi Belgia, să sosească repede în Normandia, după declanşarea planului „Overlord".

Dar cum tot la fel de necesar era ca germanii să fie menţinuţi în incertitudine privind locul de debarcare, bombardamentele de izolare trebuiau extinse. Pentru acelaşi motiv, bombardamentele de dislocare şi paralizare trebuiau şi ele intensificate. Programul de distrugere elaborat interesa deci cea mai mare parte a reţelei franceze, precum şi aproape totalitatea reţelelor belgiene şi olandeze. Iată de ce forţe aeriene dispuneau aliaţii în realizarea acestui program:

Armata a VIII-a aeriană americană, compusă din bombardiere grele „Liberator" şi din „Fortăreţe Zburătoare" B 17 (cu vînătoarea lor de escortă, firește). Comandant: generalul James Doolittle. „Jimmy" Doolittle devenise cunoscut şi chiar celebru în

Statele Unite, din ziua de 18 aprilie 1942, zi în care îşi luase zborul în fruntea a şaisprezece bombardiere bimotoare, pe o vreme urîtă, pornind de pe puntea portavionului *Hornet*, pentru a merge să bombardeze oraşul Tokio [1].

Armata a IX-a aeriană americană, compusă din bombardiere mijlocii „Marauder" şi „Boston" şi din avioane de vînătoare cu rază mare de acţiune, cum şi din avioane de vînătoare-bombardament: P. 38 Lightning, P 51 Mustang, P 47 Thunderbolt. Comandant, generalul Hoyt Nathan Wanderberg.

Armata a XV-a aeriană, compusă, ca şi a VIII-a, din bombardiere grele americane şi comandată de generalul Nathan Twining. Avioanele acestei Mari Unităţi aeriene îşi luau zborul nu din Marea Britanie, ci din Italia, unde îşi aveau baza de la începutul anului 1944.

Comandamentul aviaţiei de bombardament a R.A.F., compus din bombardiere grele „Halifax" şi „Lancaster". Comandant, mareşalul Aerului sir Arthur Harris, încă din vremea aceea o personalitate de prim plan şi chiar un fel de „papă" al doctrinei bombardamentului strategic. Făcuse parte din comitetul şefilor de stat major reunit la Washington după intrarea în război a Statelor Unite. Comanda „Bomber Command"-ul încă din ianuarie 1942.

Comandanţii forţelor strategice (Spaatz şi Harris) ţineau direct de Eisenhower sau de adjunctul său, mareşalul Aerului Tedder. Mareşalul Aerului sir Trafford Leigh Mallory fusese desemnat comandant-şef al forţelor aeriene aliate pentru „Overlord"; practic însă nu avea în subordine decît armata a IX-a aeriană şi aviaţia tactică britanică ce sprijinea Grupul de armate 21.

Nu vom expune aici, în detaliu, articularea teoretică a comandamentului aerian aliat în martie 1944: era un fără de seamăn monument al complicaţiei. Amatorii vor putea consulta *The Army Air Forces in World War II* (*Air Historical Group, US Air Force*) [2], din care un volum de 400 de pagini este consacrat aproape în întregime studiului acestei ierarhii. Complicaţia era de

---

[1] A se vedea „Supravieţuitorul din Pacific" al aceluiaşi autor. (Ed. mil., 1977).

[2] „Forţele aeriene ale armatei în al II-lea război mondial" publicat de Grupul de istorie aeronautică al Forţelor aeriene ale S.U.A. (Există şi în biblioteci româneşti).

fapt rezultatul nesfîrşitelor pertractări în cursul cărora britanicii se străduiseră să-şi păstreze puţin din scumpa lor independenţă, în timp ce Eisenhower făcea totul pentru a ţine în mînă, cu adevărat, întreaga forţă aeriană. Şi a izbutit.

Începînd de pe la mijlocul anului 1943 fuseseră perfecţionate sistemele de radio-ghidaj şi navigaţie pentru bombardiere. La britanici „H 2 S“-urile [1] înlocuiseră instalaţiile OBOE. Nu mai era nevoie de instalaţii fixe: antena parabolică a „H 2 S“-ului emitea unde care, sub avion, explorau solul, mai exact – într-un fel – îl pipăiau. Undele reflectate alcătuiau pe un ecran, la bordul avionului, o imagine exactă a solului, care putea fi citită în beznă şi în orice condiţii atmosferice. Americanii foloseau un aparat analog denumit „Mickey“.

Britanicii rămîneau credincioşi doctrinei lor, adică bombardamentului „pe zonă“ (*area bombing*), bombardament de noapte, cu balizare prealabilă executată de „Pathfinders”. Avioanele acestea de jalonare foloseau, pe timp frumos, rachete care se aprindeau în cădere şi continuau să ardă la sol vreme de cîteva minute; pe timp noros, aceste „Pathfinders“ balizau contururile zonei-obiectiv cu ajutorul rachetelor-paraşută. Exista un inconvenient: vîntul deplasa uneori balizajul înainte de sfîrşitul bombardamentului sau chiar înainte ca el să înceapă.

Americanii continuau să bombardeze ziua, în formaţii tot mai numeroase. Fusese elaborată şi perfecţionată o întreagă tactică de apărare a bombardierelor de către avioanele de escortă. Avioanele de vînătoare se grupau în jurul escadrelor aflate în zbor şi se năpusteau asupra atacatorilor.

„Îmi dădeam seama, a scris Eisenhower, că atacurile împotriva gărilor de triaj şi a nodurilor feroviare franceze atrăgeau după sine pierderea multor vieţi franceze. În afară de aceasta, o foarte importantă parte a economiei franceze era scoasă din uz pentru multă vreme. Dar, din raţiuni pur militare, am considerat că sistemul de comunicaţii franceze trebuia dislocat.”

Chestiunea a fost dezbătută la Londra în cursul mai multor conferinţe. Cîţiva oameni politici se temeau ca nu cumva utilizarea masivă a aviaţiei împotriva teritoriului francez să producă un efect psihologic foarte defavorabil. Rezultatele

[1] Radiolocator (radar) de bord.

bombardamentelor asupra Germaniei arătau că arma aeriană atinsese un grad de eficienţă într-adevăr de temut. Debitul mijlociu de bombe explozive din timpul masivelor atacuri de zi trecuse – între mai şi decembrie 1943 – de la 17,5 tone la 60 tone pe minut; proporţia victimelor, care în 1940 fusese de un mort la opt răniţi, atingea acum un mort la trei răniţi.

Anumiţi experţi calculaseră că bombardamentele pregătitoare dinainte de debarcare ar putea costa viaţa a cel puţin 80.000 civili francezi. Comandanţii aviaţiei contestau asemenea cifre. „Erau folosite, a mai afirmat Eisenhower, toate mijloacele de convingere a belgienilor şi francezilor să se îndepărteze de punctele nevralgice. Mai mult decît atît, hotărîsem ca înainte de fiecare raid să anunţăm populaţia ameninţată – prin radio sau manifeste – astfel încît ea să poată evacua temporar zonele bombardabile."

Francezii, care ascultau emisiunile aliaţilor, ştiau că afirmaţiile acestea corespundeau, în ansamblu, unei realităţi. Din nefericire, mulţi nu aveau nici posibilitatea, nici mijloacele de a părăsi locul de muncă sau locuinţa, chiar primejduiţi fiind. O spunem fără urmă de resentiment şi nu porniţi pe polemică. Nu este vorba să istorisim operaţia „Overlord" în imagini înfloritoare, ci să arătăm – pe cît cu putinţă – realitate. Distrugerile şi morţii fac parte din realitatea aceasta, reprezintă preţul plătit de Franţa pentru eliberarea teritoriului ei şi ar fi o copilărie să nu înţelegem că orice eliberare este şi costisitoare. În rest, vom vedea, istoricii şi chiar corespondenţii de război britanici şi americani nu s-au gîndit niciodată să mascheze sau să îndulcească acest aspect al realităţii.

Campania sistematică dusă împotriva reţelei de cale ferată franceză a început la 6 martie 1944 cu bombardarea gărilor, a nodurilor feroviare, a depourilor de locomotive şi a materialului rulant. Gările Trappes, Lens, Vaire-Torcy, Creil, Aulnoye, Tours, Le Mans – între altele – au fost atacate în repetate rînduri.

Încă de la primele distrugeri, tehnicienii de la Reichsbahn (Căile ferate germane)[1] au început să pună în aplicare un plan de devieri. Gara Tergniers fiind blocată, transporturile erau deturnate pe la Le Bourget, Cambari sau Creil; Le Bourget, devenit şi el inutilizabil, impunea ocolirea prin Achères. În cazul în care s-ar fi

[1] Acţionînd în serviciul ocupanţilor nazişti.

produs distrugerea centrelor Trappes şi Villeneuve-Saint-Georges, devierea trebuia să treacă prin Juvisy şi Versailles. Şi aşa mai departe. Planul avea să fie reluat, zi de zi, luni de-a rîndul, pe măsură ce aviaţia aliată tăia căile de comunicaţie şi nimicea centrele.

Ofensiva a devenit şi mai aprigă în aprilie, lună în care aviaţia aliată a executat asupra teritoriului francez 450 de bombardamente, dintre care 51 asupra unor obiective feroviare importante.

În noaptea de 9 spre 10 au fost atacate Villeneuve-Saint-Georges, Lille-la-Délivrance şi Aulnoye. În noaptea următoare i-a venit rîndul localităţii Tours-Saint-Pierre-des-Corps. Ansamblul acestui triaj se întinde pe o lungime de cinci kilometri. Liniile lui se răspîndesc radial spre Paris, Lyon, Nantes, Bordeaux. Atacul, executat de către bombardierele britanice a lansat 1.200 bombe explozive şi mii de bombe incendiare şi a durat două ore şi jumătate. Gara pentru călători şi depoul de locomotive de la Saint-Pierre-des-Corps, ca şi cabina centrală de dispecerizare şi atelierele pentru repararea vagoanelor din Tours, au fost pulverizate.

În aceeaşi noapte, gara Aulnoye a fost pisată de bombe timp de douăzeci şi cinci de minute, iar gara Laon treizeci de minute. Mii de bombe – dintre care numai 300 au atins obiectivul – au fost aruncate asupra triajului Tergniers.

În noaptea dintre 18 şi 19 aprilie, cîteva sute de bombardiere grele au atacat Noisy-le-Sec şi Juvisy. Potrivit experţilor, rezultatele militare ale acestor operaţii nu au fost pe măsura efectivelor angajate.

La Juvisy, paraşutele purtătoare de rachete luminoase de jalonare au fost duse de vînt în direcţia oraşului care „a suportat toată grozăvia atacului”. Aşezarea Noisy-le-Sec nu a fost nici ea mai puţin încercată: 850 de clădiri au fost distruse complet, 3.000 avariate, iar din 23.000 locuitori, 15.000 au fost sinistraţi.

Din intenţia de a îngreuna curăţirea liniilor şi de a prelungi efectul fiecărui bombardament, aviatorii aliaţi lansau acum un anumit număr de bombe cu efect întîrziat. Serviciile de apărare pasivă au înregistrat 382 explozii de bombe cu efect întîrziat. Primul dintre aceste proiectile a explodat la 19 aprilie la ora 1,35,

şi anume la un ceas după sfîrşitul atacului, iar ultimul la 22 aprilie, la 17,58, făcînd 6 victime. La Noisy-le-Sec, cele mai multe explozii s-au produs cam la zece, douăsprezece ore după bombardament: peste zece zile mai explodau şi alte bombe; ultima a explodat la treisprezece zile după atac.

În aceeaşi noapte dintre 18 şi 19 aprilie au fost bombardate Sotteville şi Rouen. Şi acolo au fost puse la grea încercare cartierele de locuinţe.

Între aviatorii de pe bombardierele aliate şi tehnicienii Reichsbahn-ului se instituise un fel de cursă împotriva timpului. Cei de la Reichsbahn trebuiau, evident, să renunţe la a mai repara foarte repede stricăciunile pricinuite gărilor şi depourilor, dar puteau – adeseori – deturnînd traficul, să restabilească urgent liniile ferate tăiate. A doua sau a treia zi după bombardament, trenurile treceau din nou.

Atît aliaţii cît şi germanii băgaseră de seamă că era într-adevăr foarte greu să „disloci” sau să paralizezi reţelele de cale ferată, extrem de împînzite, ale Franţei sau Belgiei. Constatarea aceasta i-a făcut pe responsabilii planului „Overlord” să îndrepte atacurile asupra triajelor care comandau numeroase direcţii. Astfel s-a hotărît bombardarea gărilor Paris-La Chapelle şi La Plaine-Saint-Denis. De la aceste două triaje se ramificau căi ferate spre Canalul Mînecii, Belgia şi bazinul carbonifer franco-belgian.

La 21 aprilie, ora 0,8, şaisprezece „Pathfinders” (avioane de jalonare) „Mosquito“ au sosit deasupra Parisului. Au aruncat o mulţime de bombe de semnalizare şi două bombe incendiare de jalonare care au delimitat un sector vast cuprins între Aubervilliers şi bulevardul Rochechouart. Cîteva minute mai tîrziu, primul val de bombardiere grele sosea. Zece valuri a cîte 40 de avioane aveau să se perinde din zece în zece minute.

După cincizeci de minute de bombardament, avioanele se îndepărtau. Gara de mărfuri de la La Chapelle, depoul de locomotive de la Plaine-Saint-Denis, ca şi cele două triaje, erau fie pulverizate, fie răvăşite. Din nefericire, o „dîră“ de bombe lansate la stînga axului de atac pricinuise grave stricăciuni Parisului.

Echipele de salvare şi ambulanţele se şi găseau la faţa locului, lucrînd la degajarea primelor victime cînd, la 1,12 cerul s-a umplut iarăşi de vuietul avioanelor. Şi bombardamentul a

reînceput de îndată.

Treisprezece valuri de atacatori şi-au lansat proiectilele cu o repeziciune uimitoare: aversele de bombe se succedau la treizeci de secunde interval. Puţine erau stricăciunile ce se mai puteau adăuga obiectivelor feroviare şi aşa destul de atinse. Dar caracterul precipitat al atacului a atras după sine o dispersare care se dovedi fatală pentru cartierele de locuinţe: 304 clădiri au fost distruse complet, iar în privinţa oamenilor: 641 morţi, 460 răniţi... Sir Arthur Harris, comandantul aviaţiei britanice de bombardament, avea să citeze mai tîrziu bombardamentul acesta drept un exemplu de atac „uimitor de precis". Nu-i putem, în nici un chip, împărtăşi părerea.

Dintre celelalte bombardamente importante ale acelui aprilie, se cuvin a fi citate: cel din 23 asupra oraşului Laon (atacat şi cu unsprezece zile mai devreme), cel din 26 asupra localităţii Villeneuve-Saint-Georges, cel din 28 asupra punctului Aulnoye (atacat deja pe 10 aprilie); cel din 30 asupra oraşelor Achères, Somain, Cambrai. În luna aceea au fost lansate asupra teritoriului francez 55.000 bombe explozive şi 1.500 bombe incendiare. Dar iată că la finele lui aprilie, cifrele însumînd traficul militar german în Franţa nu erau decît cu 10% mai mici faţă de media dinainte de bombardamente. În schimb, traficul de mărfuri francez în regiunea de nord scăzuse deja cu 33% faţă de cel normal. Înţelegem, aşadar, lesne că în primul rînd au fost reduse transporturile franceze, trenurile germane bucurîndu-se de mare prioritate. Iar în ceea ce priveşte izolarea cîmpului de bătaie, ea avea să fie obţinută printr-o altă campanie aeriană, întreprinsă ceva mai tîrziu, anume cea îndreptată împotriva podurilor.

VII

FĂRĂ CINCI

La 28 aprilie, locuitorii satelor şi porturilor de pe coasta de sud a Angliei se înşiruiseră de-a lungul drumurilor ca să privească la coloanele de tancuri, camioane şi infanterişti în ţinută de campanie care, încă din zori, coborau spre bazine şi hard-uri.

— De data asta, gata, a început, ziceau ei.

Peste două zile, văzînd că soldaţi debarcau şi mărşăluiau în sens invers, s-au adunat în grupuri pline de uimire:

— Trebuie să fie vreo viclenie, menită a-l înşela pe Hitler.

Nu aveau de unde şti, fireşte, că militarii aceştia participaseră la exerciţiul „Tiger“, repetiţie finală pentru „Forţa U“ (americană destinată plajei Omaha Beach: plecare prevăzută a se face din porturile Torbay, Brisham, Dartmouth, Salcombe). Convoaiele de transportoare şi de şalande se adunaseră la Lyme Bay. Din ziua de 26, diviziile care alcătuiau primul val de asalt părăsiseră taberele de pe coasta de sud. Amiralul Ramsay părăsise Londra şi venise să se instaleze cu toate serviciile statului său major la Southwick Park, lângă Portsmouth.

Locuitorii satelor şi ai porturilor nu aveau de unde şti că printre navele reîntoarse la Lyme Bay, se aflau şi unele care aduceau la bord numeroase cadavre şi răniţi şi nici că alte formaţiuni de soldaţi se aflau în derivă undeva în Canalul Mînecii. Vedete rapide germane atacaseră un convoi de L.S.T.-uri care luau parte la exerciţiu. Două L.S.T.-uri se scufundaseră, iar unul era avariat. Înainte de a fi început, operaţia „Neptun” costase 600 de morţi şi un anumit număr de răniţi.

Comunicatul german a anunţat, simplu, că vedetele rapide torpilaseră şi scufundaseră trei nave care navigau în convoi. Germanii nu ştiau că în realitate atacaseră o parte din forţele aliate ale invaziei.

Ar putea surprinde faptul că germanii n-au fost mai bine informaţi asupra unor pregătiri cu adevărat gigantice. Realitatea este că nu au fost; sau au fost foarte puţin. Există mai multe motive.

În primul rînd, superioritatea aeriană a aliaţilor era atît de mare, încît avioanele de recunoaştere germane nu puteau survola, practic, Marea Britanie în plină zi. Comandamentul german nu a obţinut, ca să zicem aşa, nici o informaţie pe calea aceasta.

Sutele de mii de bărbaţi şi femei care construiau şalande de debarcare vedeau foarte bine ce anume erau puşi să lucreze; dar nu aveau habar nici unde, nici cînd anume avea să fie folosit respectivul material. În ce-i priveşte pe lucrătorii angajaţi în fabricarea elementelor necesare porturilor artificiale, nu aveau decît o idee foarte vagă asupra destinaţiei lucrului ce le trecea prin mînă.

Oamenii ştiau mai multe pe măsură ce urcau în ierarhie: „Cîteva sute de bărbaţi au fost informaţi luni de zile asupra tuturor detaliilor", a scris amiralul Ramsay în raportul său asupra operaţiei „Neptun". Şi femei. Tinere WRENs erau folosite drept secretare sau auxiliare în statele majore. Ordinele secrete (în plic sigilat ce nu trebuia deschis decît la primirea unui mesaj convenţional) destinate căpitanilor de blockship-uri au fost multiplicate de către un singur ofiţer ajutat de o WREN. În pofida prejudecăţii foarte răspîndite, femeile s-au dovedit mult mai discrete decît bărbaţii. Psihologii militari şi navali au conchis că, oricum, dacă pe teme sentimentale femeile sporovăiesc cu plăcere, în alte domenii ele ştiu să păstreze secrete foarte importante.

Am văzut că în privinţa porturilor artificiale fuseseră luate serioase măsuri de prevedere în statele-majore. Numeroşi ofiţeri şi slujbaşi nu cunoşteau cu exactitate decît un sector redus de construcţie. Cei care ştiau mai mult erau supravegheaţi cu atenţie, dar discret, pînă ce organele speciale ale poliţiei britanice şi americane s-au convins că loialitatea lor era la adăpost de orice slăbiciune, că nu erau vîrîţi în intrigi amoroase şi că un pahar de whisky băut în plus nu-i făcea deloc mai vorbăreţi.

Germanii, vom vedea, ştiau că se pregăteşte o debarcare. Nu cunoşteau însă importanţa operaţiei. Nu ştiau nici cînd, nici unde urma ea să aibă loc.

Cea mai însemnată parte a secretului era, desigur, următoarea: debarcarea va avea loc în cutare punct. În privinţa acestei chestiuni, vălul nu a fost dat la o parte decît treptat de către autorităţile superioare. Ofiţeri şi alţi militari din contingentele de asalt au studiat săptămîni în şir topografia cutării sau cutării fracţiuni din plaja Omaha Beach, dar pe hărţi şi machete cu nume convenţionale, astfel că ei nu ştiau exact unde

se află Omaha Beach. Comandanţii de companii şi secţii nu au cunoscut realitatea decît după ce au ajuns la bordul navelor, unde nu mai aveau nici o posibilitate de a ţine legătura cu uscatul. Ar fi fost necesare numeroase acţiuni de complicitate şi de multă pricepere pentru a putea pătrunde un secret într-atît de îmbucăţit.

Agenţii germani existenţi în Regatul Unit erau însă în număr mic şi puţin competenţi. La începutul lui 1944, serviciile de informaţii ale Abwehrului, ale amiralului Canaris, fuseseră înghiţite de Gestapoul lui Himmler, iar acesta se grăbise să înlocuiască pe agenţii lui Canaris prin creaturi devotate lui, mai mult fanatici decît subtili. Aceştia trimiteau şefilor lor rapoarte deloc substanţiale sau eronate, sau chiar exacte, dar putînd induce în eroare prin faptul că erau incomplete.

Aşa, de pildă, cu cîteva săptămîni înainte de ziua Z, au semnalat o impresionantă creştere a traficului în porturile din nordul şi nord-estul Marii Britanii. Din informaţia aceasta comandamentul german a tras concluzia că un atac aliat împotriva Norvegiei, atac temut de cîtva vreme, era poate iminent. Or, în realitate, traficul se intensifica în porturile din nord şi nord-est, pentru că cele din sud erau înţesate de nave destinate invaziei în Normandia. Iar în sectorul de sud, agenţii germani nu ştiau nimic, deoarece în momentul acela era practic imposibil să se pătrundă în el.

În octombrie 1950, dl. Bevin a explicat în Camera Comunelor, drept răspuns unei interpelări, cum valetul ambasadorului britanic la Ankara izbutise să fotografieze documente „strict confidenţiale” şi să vîndă germanilor filmele. În unele din aceste documente se făcea aluzie la operaţia „Overlord”.

Din istorisirea funcţionarului german care a primit filmele şi le-a trimis la Berlin – precum şi din comportarea ulterioară a germanilor – rezultă că şefii celui de al treilea Reich n-au tras nici un folos, ca să zicem aşa, din informaţia respectivă. Documentul nu era destul de explicit, iar germanilor le-a trebuit mult pînă să înţeleagă chiar şi ce voia să însemne cuvîntul „Overlord”. Cînd şi-au dat seama că trebuia să fie vorba de cel de-al doilea front, nu s-au văzut cu nimic mai avansaţi, întrucît nu cunoşteau nici locul, nici data operaţiei.

Mai apoi au fost luate măsuri concrete menite a-i face să fie nelămuriţi cu privire la locul debarcării.

Am văzut mai înainte că bombardamentele aeriene pregătitoare fuseseră extinse în intenţia aceasta. Acelaşi lucru s-a petrecut şi cu lansarea minelor marine. Aliaţii le-au lansat nu numai în Canalul Mînecii (în locuri reperate, fireşte), ci şi în Sund, între Danemarca şi Suedia, precum şi în canalul Kiel. Înaltul comandament german a gîndit că aceste cîmpuri de mine erau destinate a tăia căile de comunicaţie maritime dintre Germania şi Norvegia. Mine au mai fost lansate, cu duiumul, şi în strîmtoarea Calais.

Secţiunile porturilor artificiale (chesoanele Phoenix) au fost ancorate în dreptul portului Dnngeness, care se găsea în faţa portului Boulogne. O recunoaştere aeriană nesperată o dezvălui germanilor. Privind atent fotografiile acelor obiecte ciudate, au emis tot soiul de supoziţii (au mers pînă la a-şi imagina că era vorba de silozuri de grîu prefabricate, pe care englezii le-ar transporta făcîndu-le să plutească pe mare!) în afară de cea exactă.

În sfârşit, cîteva acţiuni de diversiune aeriene şi navale erau prevăzute a se desfăşura în zilele imediat precedente zilei Z şi în chiar dimineaţa zilei Z.

Care era ziua Z? Nimeni nu o ştia. Aproape că s-ar fi putut spune: nici germanii, dar nici aliaţii. Prima săptămînă din mai se sfîrşea, avusese loc repetiţia generală a forţelor de asalt, O, G, J şi S. (exerciţiul „Fabius”, care se desfăşurase fără incidente), iar data exactă a invaziei încă nu fusese fixată. Eisenhower şi Ramsay au convenit atunci că era timpul să ia o hotărîre. Iată elementele de care trebuia să se ţină seama la alegere:

1. – Ziua Z trebuia să fie o zi cu maree puternică, pentru ca pe maree joasă obstacolele de pe plaje să fie complet descoperite, iar la mareea înaltă valurile să ducă şalandele de debarcare cît mai sus posibil, pe mal.

2. – Trebuia sau, oricum, era preferabil să fie lună, care ar fi uşurat paraşutările prealabile.

3. – În sfîrşit, ziua Z trebuia în mod obligatoriu aleasă în funcţie de ora H. Era denumită ora H ora la care L.C.A.-urile

purtînd primul val de asalt ar atinge plajele. O dată ora H determinată, limitele între care putea fi aleasă ziua Z aveau să fie deosebit de exact precizate.

Ora H trebuia să fie astfel aleasă încît înainte de ea să mai fie cel puţin şaizeci de minute de zi luminoasă: în felul acesta, bombardamentele aeriene şi navale care trebuiau să premeargă asaltul puteau fi precise şi eficace; piloţii şalandelor şi ai tuturor mijloacelor folosite la debarcare şi aflate în drum spre plaje puteau vedea clar în faţă şi în jur.

Pe de altă parte, ora H trebuia astfel aleasă încît marea să fie în clipa aceea suficient de retrasă, astfel încît obstacolele să fie foarte vizibile; dar nu chiar mult prea retrasă, pentru ca stîncile din faţa anumitor plaje ale sectorului britanic să nu fie primejdioase; şi destul de ridicată, pentru a avea în timpul zilei două fluxuri care ar permite mai lesnicioasa descărcare a materialului şi a aprovizionărilor.

Unul dintre ofiţerii însărcinaţi cu studierea acestei probleme a reamintit toate aceste condiţii cu prilejul conferinţei de la 8 mai, la care au asistat Eisenhower, Ramsay, Montgomery, Leigh-Mallory şi mulţi alţii.

— Bine, a spus Eisenhower. Există în cuprinsul previziunilor noastre o zi Z şi o oră H care să corespundă, sau măcar să se apropie, de aceste condiţii?

— Există mai multe, domnule general. Mai întîi, 21, 22 şi 23 mai.

— Este prea devreme.

— Potrivite ar fi şi zilele de 5 sau 6 iunie. La nevoie, 7 iunie.

— Să zicem 5 iunie, a hotărît comandantul suprem. Cu condiţia ca timpul să fie favorabil, se înţelege.

Şi s-a întors spre cei trei experţi în meteorologie, aşezaţi la capătul mesei. Aceştia erau: un comandant din R.A.F., un colonel din armata americană şi un comandor instructor din Marina regală britanică.

— Care este limita maximă a previziunilor voastre sigure? a întrebat Eisenhower. Patruzeci şi opt de ore? Nu v-aţi putea gîndi la vreo dispoziţie pe care am putea-o lua şi care să vă îngăduie să emiteţi previziunile cu mai mult timp înainte?

— Nu, domnule general, a răspuns colonelul american. Două

vase de război echipate cu staţii meteo vor patrula în Atlantic şi ne vor transmite informaţii. Au fost utilizate de curînd în repetiţia „Fabius“. În rest, nu ar putea exista organizare mai bună.

Eisenhower se întoarse spre ofiţerii calculatori ai zilei Z şi ai orei H:

— Dacă timpul este nevaforabil în zilele de 5, 6 şi 7 iunie, va trebui să întîrziem operaţia „Overlord”. Care este data cea mai apropiată în care condiţiile privind mareea ar putea fi din nou îndeplinite?

— 19 iunie. Utilizabile ar fi, atunci, trei zile: 19, 20 şi 21 iunie.

Tăcere. Comandantul suprem şi alţi cîţiva se gîndeau, probabil, la dificultăţile nenumărate care s-ar fi ivit în cazul în care trebuia amînat cu două săptămîni mult aşteptatul „Daţi-i drumul!“ al acelui mecanism încins, practic deja pus în mişcare. Munca dragoarelor ar fi irosită, ar trebui debarcaţi zeci de mii de oameni deja instalaţi la bordul navelor, reţinute în porturi sute de alte nave pline de material... Mai bine să-şi mute gîndul de la toate acestea...

— Cărei ore H îi corespunde ziua de 5 iunie? a întrebat Eisenhower.

— Aproximativ orei 6,30. Soarele răsare la 5,50. Se va fi asigurat astfel condiţia de oră pe lumină. Şi condiţiile privind mareea vor fi îndeplinite.

Puţin mai tîrziu avea să se observe că, în realitate, ora H, 6.30, nu convenea în egală măsură tuturor plajelor prevăzute pentru asalt. Pe plajele din vest (sectorul american), obstacolele erau mult mai mult dispuse înspre mare decît în sectorul de est; în sectorul forţei J (sector britanic) existau stînci cu adevărat periculoase pe timpul refluxului. Pînă în cele din urmă au fost alese cinci ore H diferite, eşalonate între 6.30 (plajele Utah şi Omaha) şi 7.30. Hotărîrea aceasta nu a fost adoptată cu inima deschisă. Exista oarecum temerea că avea să fie distrus efectul de surpriză (sperat) şi că avea să se producă o învălmăşire groaznică printre şalandele de debarcare. A fost totuşi menţinută.

Ziua Z era deci 5 iunie, cu următoarea, 6 iunie, drept „zi de rezervă”. Dacă timpul rău avea să înceteze pe 5 sau pe 6 şi dacă se putea totuşi prevedea că 7 ar fi zi cu timp frumos, debarcarea avea să aibă loc pe data de 7. Totuşi, ziua de 7 iunie avea să fie

aleasă numai în caz de forţă majoră, căci atunci condiţiile legate de maree ar fi favorabile la limită.

La 15 mai a avut loc o altă conferinţă prezidată de însuşi regele Angliei. De faţă se aflau Churchill şi toţi comandanţii forţelor terestre, navale şi aeriene, înconjuraţi de principalii lor subordonaţi. Printre aceştia putea fi remarcat un general american înalt, de o admirabilă prestanţă, încătărămat, la centură cu două tocuri de unde ieşeau paturile unor pistoale bogat ornamentate: era generalul Patton, de pe atunci celebru din mai multe motive şi pe care vom avea prilejul să-l revedem în plină acţiune.

Desfăşurarea prevăzută a planului „Overlord“ a fost încă o dată schiţată de Eisenhower, Montgomery şi Ramsay. Churchill a rostit un mic discurs. A spus că, după ce vreme îndelungată s-a îndoit de posibilitatea izbîndirii unui atac pornit peste Canalul Mînecii, se alătura deplin acestui proiect şi că era dispus să susţină, din toată inima, punerea lui în aplicare. În sfîrşit, a vorbit apoi regele, în termeni generali, solemni şi elevaţi, cum se cuvenea din partea unui şef de stat.

În ultima săptămînă a lunii mai, biroul „Operaţii” al SHAEF-ului, însoţit de toate organele anexă, a venit să se instaleze la Portsmouth, ca şi Cartierul General al Grupului 21 de armate britanic.

Coasta de sud a Angliei arăta acum ca o ţară ciudată, în care soldaţii se simţeau tot atît de îndepărtaţi de căminele lor ca şi cum s-ar fi găsit la mii de kilometri. Mai puteau scrie familiilor, însă corespondenţa lor, ca şi cea a populaţiei civile, era cenzurată. Nu li se permitea să mai aibă asupra lor decît echipamentul de luptă. Toate obiectele personale fuseseră adunate, împachetate şi trimise familiilor pe cheltuiala statului. Pe şosele, în marginea taberelor provizorii ale zonei de debarcare, nesfîrşite convoaie coborau întruna spre ţărm. Ziua, soarele strălucea pe cerul albastru; cîmpia înverzise minunat, grîul se înălţase binişor, copacii se acopereau de muguri şi frunziş tînăr.

De cum se lăsa noaptea, locuitorii porturilor se pomeneau cufundaţi într-o lume şi mai stranie, ireală, în care aproape că orbecăiau: o ceaţă albă, uşor sufocantă, acoperea toată regiunea.

Ecranul acesta de fum se întindea în fiece seară peste întreg ţinutul, spre a tăinui duşmanului uriaşa concentrare a armadei pregătite pentru invazie. Cîteva bombardiere germane izolate, sau grupate în formaţii mici, veneau cînd şi cînd să arunce bombe ici, colo.

În birourile statelor-majore tensiunea creştea zi de zi, am putea spune oră de oră. Se credea că totul a fost prevăzut, se dorea să se prevadă şi mai mult. Invazia aceasta trebuia să fie nu numai cea mai formidabilă în privinţa mijloacelor, ci şi cea mai minuţios pregătită, cea mai confortabilă şi chiar... cea mai luxuoasă.

Odată cu şalandele şi ambarcaţiunile de asalt de tot soiul, puteau fi văzute sosind în porturi ciudate căsuţe plutitoare, fără ferestre, cu acoperişul ca o pădure de coşuri: erau L.C.K.-urile (*landing-craft, kitchen*), şalande-bucătării, destinate şi ele plajelor de debarcare. Fiecare dintre ele aveau să pregătească neîntrerupt serii de prînzuri pentru cîte 600 de oameni. În sectorul american, un soi de chioşcuri plutitoare denumite P. Ex. (*Post Exchange*) procurau combatanţilor tot ceea ce erau obişnuiţi să aibă în raniţe: ţigări, hîrtie de scrisori, pastă de dinţi, pixuri, filme fotografice etc... Magazii flotante aveau menirea să distribuie celor salvaţi din naufragii rufărie şi uniforme uscate, noi.

Fusese elaborat un sistem de triere şi de distribuţie a corespondenţei, cît mai perfecţionat cu putinţă, astfel încît oamenii să poată scrie acasă şi să primească des ştiri de la ai lor, încă din primele zile ale invaziei. Lucrul era foarte important pentru moral şi nimic nu era prea scump cînd era vorba de menţinerea lui în rîndurile trupelor angajate în operaţia „Overlord“.

Pe de altă parte, era de dorit – de data aceasta privitor la moralul populaţiei civile – ca familiile să fie informate exact, cu un minim de erori posibile, asupra decesurilor, dispariţiilor sau rănilor suferite de combatanţi. Sistemul normal de informaţii nu putea fi folosit într-o operaţie amfibie atît de importantă şi de complicată ca „Overlord”: aşa de pildă, naufragiaţii unui mijloc de asalt, salvaţi şi continuîndu-şi lupta cu altă unitate, ar fi putut fi daţi dispăruţi în mod eronat. Şi din acest punct de vedere a fost elaborat un sistem nou şi creat un centru „Overlord“ de

comunicare a pierderilor. El urma să funcţioneze întru satisfacţia generală, dacă ne este îngăduit să ne exprimăm astfel.

Cu începere de la 15 mai, avioanele din Comandamentul apărării aeriene a coastelor (Coastal Command) survolau continentul şi marea pentru a proteja convoaiele care navigau de la un port la altul, de-a lungul coastelor britanice, şi pentru a alunga submarinele. Înaltul comandament german, tot neştiutor în privinţa locului şi a datei invaziei, simţea primejdia conturîndu-se şi ordonase numeroaselor submarine cu baza în Norvegia sau patrulînd în Atlantic să intre în porturile franceze din vest.

Pentru a cîştiga timp, submarinele acestea, chiar şi cele prevăzute cu aparat schnorckel, navigau permanent aproape la suprafaţă, angajîndu-se curajos în luptă cu avioanele care le atacau. De la 15 mai pînă la sfîrşitul lui iulie, aveau să fie atacate 51 dintre ele, 16 scufundate şi 12 avariate. Doar două-trei au izbutit să ajungă în porturile de destinaţie.

Ofensiva aeriană declanşată împotriva teritoriilor din vestul continentului continua zi şi noapte. Punerea în aplicare a planului de distrugere a podurilor începuse la 6 mai. „Linia de interdicţie”, destinată a izola Normandia şi Bretania, urma cursul inferior al Senei şi marea pînă la Mantes, de unde ajungea la Beaugency, trecînd prin Chartres, apoi urma cursul Loirei pînă la mare. Toate podurile înşirate pe această linie trebuiau distruse. Pentru a-i menţine pe nemţi în incertitudine asupra locului debarcării, doar podurile de peste Sena au fost atacate sistematic înainte de 6 iunie.

Campania pornită împotriva podurilor se suprapunea ofensivei de măcinare a reţelei feroviare franceze, începută la 6 martie. Bombardierele grele continuau să atace staţiile de călători şi mărfuri, triajele, depourile. Cu începere de la 20 mai, bombardamentele s-au extins asupra staţiilor mici şi a cabinelor regulatoare; au fost mitraliate numeroase trenuri.

La sfîrşitul lunii, traficul total pe ansamblul căilor ferate franceze scăzuse cu 50% faţă de media lunilor precedente; în regiunea de nord atingea doar 25% din media aceasta.

Traficul militar german atingea încă 51% din norma prevăzută pentru regiunea Vest, 78% în cea a sud-est-ului, 82% în sud-vest

şi numai 21% în regiunea nord.

Rezultatul acesta care, ştim cu toţii, trebuia să fie simţitor îmbunătăţit după 6 iunie, fusese scump plătit de către economia ţării şi de către populaţia franceză. De la 1 la 31 mai teritoriul francez suportase 1.284 bombardamente (dintre care 404 împotriva gărilor).

La 30 mai, uriaşa maşină a invaziei s-a urnit.

Primele nave care au părăsit coasta britanică, pentru a participa la operaţia „Overlord”, nu au plecat de pe coasta de sud, ci din portul scoţian Oban situat în maiestuosul golf Firth of Lorn.

Nu erau şalande de debarcare, nici nave de război înarmate pentru luptă, nici transportoare ori cargouri încărcate cu trupe şi material. Odată depăşite debarcaderele de la Oban, navele acestea nu trebuiau să se mai întoarcă niciodată în vreun port, fie că operaţia „Overlord” izbutea sau nu. Nu duceau cu ele decît cantitatea de combustibil necesară traversării Oban-plajele de debarcare, iar aceasta era ultima lor călătorie. Toţi pereţii etanşi fuseseră găuriţi cu arzătorul, iar în calele lor se găseau încărcături de exploziv şi detonatori al căror rost era să le scufunde odată sosite în faţa plajelor. Navele acestea erau cele despre care am mai vorbit, denumite „blockships“. Cocele lor, scufundate, aveau să formeze cel dintîi perete al porturilor artificiale Gooseberries, unde navele de debarcare se puteau adăposti pînă la instalarea marilor Mulberries.

Cincizeci şi şase de „blockships” fuseseră reunite la Oban. Erau, în cea mai mare parte, cargouri, dar se mai aflau printre ele şi trei nave de război fără tunurile lor mari, mai mult sau mai puţin demontate (*Centurion*, ex-cuirasat britanic devenit navă-ţintă; crucişătorul britanic *Durban*; crucişătorul olandez *Sumatra*) cărora trebuia să i se alăture mai departe cuirasatul francez *Courbet*, remorcat singur.

În ajunul plecării, oamenii au primit pufoaice (duffle-coats), îmbrăcăminte de schimb, plăcuţe de identitate şi raţii alimentare pentru patruzeci şi opt de ore care nu trebuiau folosite decît la capătul drumului.

Comodorul convoiului a adunat pe toţi căpitanii la bordul cargoului *Alynbank*, spre a le da ordine pentru tot traiectul,

precum şi consemnele obişnuite privind semnalele, evoluţiile, punctele de reunire în caz de dispersare a convoiului. Ruta era prevăzută pînă la un anumit punct, la începutul canalului Bristol. Acolo, căpitanii trebuiau să deschidă un „Plic A“ primit de la comodor. În încheiere, comodorul le-a explicat în ce consta misiunea navelor lor în operaţia „Overlord“.

Conferinţa a avut loc în careu. În jurul mesei – britanici, americani, norvegieni, un olandez, un belgian, un polonez. Comodorul vorbea rar, străinii ascultau cu şi mai multă luare-aminte decît ceilalţi. Liniştea era desăvîrşită. Feţele oamenilor, încremenite. Cînd termină, comodorul se ridică şi strînse tuturor mîna, apoi căpitanii se înapoiară la bordul navelor. Dar nu aveau voie să spună nimic echipajelor înainte de plecare.

A doua zi – 30 mai, ora 7, – *Alynbank* a lansat semnalul. Convoiul s-a format pe două coloane. Viteza: 5 noduri. A fost adoptată viteza aceasta redusă, întrucît unele din acele „blockships“ erau cargouri vechi, într-adevăr obosite, despre care nici măcar nu fusese vorba să mai fie întinerite. Şi-apoi, trebuia să se navigheze cu prudenţă, întrucît orice ciocnire ar fi putut avea consecinţe definitive din cauza găurilor din pereţii etanşi.

După alcătuirea formaţiei şi pornirea la drum a convoiului, difuzoarele *Alynbank*-ului au început să cîrîie, marinarii au auzit sifleea puternică a maistrului manevrier, apoi garda tradiţională:

— Auziţi bine cu toţii? Căpitanul va vorbi echipajului.

Domnea o tensiune cumplită, oamenii erau tulburaţi la culme. În sfîrşit se auzi glasul căpitanului:

— Se împlinesc astăzi douăzeci şi opt de ani de la ziua în care se încheia lupta decisivă [1] a ultimului război.[2] Astăzi am început cea mai hotărîtoare acţiune navală din războiul acesta. Nu este o acţiune care angajează numai nave, dar vom asista şi la cea mai mare aglomerare de nave existentă vreodată. Dacă acţiunea nu va reuşi, războiul va putea fi pierdut în doar cîteva ore... Navele care constituie acest convoi vor urma forţele de atac spre plajele de invazie. Apoi vor fi scufundate...

La bordul tuturor navelor s-a desfăşurat apoi aceeaşi ceremonie, sau aproape aceeaşi. După care oamenii şi-au ocupat

---

[1] Apare evident că se referea la lupta decisivă navală (n. t.)

[2] Bătălia de la Jutland.

locurile, unii şi mai tulburaţi ca pînă atunci, alţii mai degrabă tăcuţi.

Pe toate pasarelele, ofiţerii de cart vegheau atenţi spre a menţine riguros direcţia, precum şi distanţele şi intervalele dintre nave. Unii dintre ei erau puţin cam nervoşi, cu gîndul îndreptat mereu spre pereţii etanşi perforaţi. Navele destinate a fi scufundate trebuiau să aibă grijă să nu se scufunde unele pe altele înainte de a ajunge la destinaţie.

S-a lăsat noaptea. Fiecare navă desfăşura după sine un cablu la al cărui capăt se afla un flotor ce învîrteja vizibil apa: era geamandura pentru ceaţă. Geamandura „matelotului din faţă”, care nu trebuia niciodată pierdută din vedere.

Undeva, departe, spre sud, grosul armadei de invazie avea să se pună curînd în mişcare.

VIII

LOVITURA DE ÎNCEPERE A FOST TRASĂ DE DOUA ORI

Era încă noapte. În tabere, în barăci şi prin corturi, oamenii din primele eşaloane de asalt, în ţinută de campanie, îşi strîngeau efectele. Subofiţerii ordonau să fie golite saltelele, să fie înapoiate la magazie păturile, să fie umplute bidoanele cu apă. De afară se auzea tropăit pe aleile de zgură şi vuietul camioanelor.

În zori, companiile s-au aliniat pe terenurile de instrucţie. Păsările ciripeau în aerul proaspăt al dimineţii. Doar cîteva ordine ca înainte de o plecare la exerciţiu normal, de rutină. Oamenii îşi luară arma pe umăr şi părăsiră tabăra în pas cadenţat.

Aproape peste tot se întîlniră cu alte trupe cărora le venea rîndul să ocupe tabăra pentru cîteva zile. Toate acestea se petreceau în ziua de 29 mai, sau în 30 sau 31, după rînduiala

stabilită fiecărei tabere. Eşaloanele de atac nu porneau toate în acelaşi timp. Dar „mişcarea” cea mare începuse.

Coloanele se îndreptară spre porturile şi „hard“-urile de îmbarcare. Scurtul traseu era întretăiat de halte care ţineau uneori şi cîteva ore.

Puteţi să vă aşezaţi şi să vă faceţi comozi, spuneau ofiţerii. Dar este interzis cu desăvîrşire să vă îndepărtaţi mai mult de zece metri.

Cerul era siniliu, soarele strălucea şi încălzea ca în plină vară. Femei din serviciile auxiliare ale armatei aduceau ceai pe cărucioare; la vremea prînzurilor, bucătăriile mobile treceau de la un grup la altul. Deodată, subofiţerii apăreau cu toţii în acelaşi timp, ridicînd oamenii în picioare. Înainte, marş. Apoi, altă oprire, la cinci sute de metri. Coloane de tancuri şi camioane treceau în duhoare de benzină.

Şi urma altă oprire pe cheu sau la extremitatea vreunui „hard“. Oamenii se ghemuiau din nou pe raniţe. Între ei şi nave, cordoanele poliţiei militare menţineau un spaţiu gol.

— Cei din poliţia militară (M.P.) nu ne lasă să trecem. Dar nici noi nu ţinem morţiş.

— Au un locşor cald învîrtiţii ăia.

Ofiţeri cu bandă roşie la caschetă şi cu un carnet sau hîrtii în mînă treceau cordonul şi se îndreptau spre batalionul ce aştepta stînd pe vine. Începeau să vorbească ofiţerilor. Apoi dădeau cîte un ordin aruncînd vorbele peste umăr, şi alţi militari se apropiau. Erau specialiştii Serviciului de Mişcare. Se apucau să numere oamenii, iar aceştia îşi spuneau părerile:

— Ştii, am impresia că am devenit viţel.

— Ridicaţi-vă, ziceau S.M.-iştii aceia. Daţi-vă puţin la o parte. Aici…

Umblau de colo-colo, fără să se uite prea mult la soldaţi: păreau plictisiţi şi oarecum stînjeniţi, căci auziseră destule reflecţii ironice sau jignitoare cu privire la „locşorul cald” al celor care nu aveau altă treabă decît a-i pune pe alţii să plece, dar aveau ordin să rămînă impasibili şi chiar să se arate politicoşi. Un grup de soldaţi primea ordin să se îndrepte spre navă. Cordonul de poliţişti militari li se deschidea în faţă, apoi se reînchidea. Şi venea rîndul următorului grup.

Trupele anumitor tabere din zona Plymouth trecură la bordul pontoanelor trase de remorchere care nu le transportară mai departe de insula Wight, unde au stat trei zile, într-o nouă şi ultimă tabără alcătuită din corturi. După-amiaza erau învoiţi şi puteau să se distreze în orăşelul aşezat la marginea mării. Insula era izolată de lume de mai multe zile, nu era îngăduită nici un fel de legătură cu exteriorul, nici chiar civililor. Plaja şi falezele erau pline de oameni veniţi în vacanţa de vară, lume care se întreba dacă menţinerea lor în carantină avea să mai dureze mult. Soldaţii întorceau capul după fetele în costume de baie, dar ele nu-i învredniceau cu nici o privire. Iar soldaţi! Prea veneau mulţi prin tot locul de cîteva săptămîni. Chioşcurile cu băuturi primiseră dispoziţia să nu vîndă nimic militarilor, care aveau cantinele lor.

Oamenii din celelalte zone s-au îmbarcat direct la bordul transportoarelor, al L.S.I.-urilor, al L.C.I.-urilor, al L.S.T.-urilor etc… Toate şalandele angajate în operaţia de debarcare trebuiau să traverseze Canalul Mînecii cu mijloace proprii, în afară de ambarcaţiunile mai mici (L.C.A.), care urmau să fie transportate de către navele-mamă (transportoare, L.S.I.-uri) şi lăsate la apă în faţa plajelor de atac.

Şenalul Solent, precum şi numeroase porturi şi rade ale ţărmului erau împînzite de nave şi şalande pline cu trupe şi material. Acum, oamenii ştiau că se duceau în Franţa, că plecarea cea mare a fost stabilită. Ofiţerii îi dăscăliseră. Le spuseseră că forţele de atac erau cu adevărat formidabile, că nimic nu le putea rezista. Mii de avioane aveau să nimicească sistemele de apărare germane, sute de nave de război aveau să susţină debarcarea cu focul tunurilor lor. Vor circula permanent în faţa plajelor grupuri de ambarcaţii cu motor menite a pescui pe cei căzuţi în apă din mijloacele de debarcare eventual lovite sau scufundate. Aveau să existe şi şalande-bucătării şi şalande-cantine, pe scurt un confort nicicînd întîlnit în vreo altă operaţie militară. Comandanţii de plutoane şi subofiţerii urmau să le comunice curînd ultimele amănunte, fiecare trebuind să ştie exact ce va avea de făcut. Pînă atunci, fiecare trebuia să se odihnească şi să se menţină „în formă“. Se mai puteau trimite scrisori; poşta le strîngea.

Soldaţii au mai scris o dată familiilor lor. Practic nu puteau spune nimic, orice frază care făcea aluzie la debarcare era

cenzurată. „Sunt bine, sănătos, nu vă îngrijoraţi dacă de la mine nu primiţi nimic cîteva zile“.

Navele se găseau, fireşte, sub un consemn sever, „sigilate” conform termenului oficial. Comandamentului i-au fost puse în perioada aceasta cîteva probleme delicate. Dintre cei îmbarcaţi, unii au avut crize de apendicită, ori s-au rănit grav, ori s-au îmbolnăvit serios, trebuind să fie transportaţi la spital, pe uscat. Oare consemnul trebuia să fie aplicat şi individual? S-a ivit cazul unui militar aflat în pericol de moarte, militar a cărui familie a venit la el imediat. Trebuia să li se interzică celor apropiaţi lui să-l vadă, poate pentru ultima oară? Pînă în cele din urmă li s-a îngăduit familiilor să-i vadă pe bolnavi sau pe cei grav răniţi, dar au fost luate „precauţiile cele mai minuţioase privind scurgerea de informaţii secrete“.

La bordul navelor, oamenii se prăjeau la soare, dormeau, jucau cărţi şi, mai cu seamă, mîncau ca tot oşteanul care nu are ce face. Bucătăriile de pe vapoare funcţionau fără oprire; bucătarii – se vedea limpede – primiseră ordinul să nu trîndăvească şi să nu refuze suplimentul şi suplimentul suplimentului. Excepţie făceau însă şalandele mici, unde regimul restrictiv a fost categoric mai puţin plăcut.

Pretutindeni, jucătorii de cărţi au observat foarte repede că, pentru prima oară, ofiţerii şi subofiţerii nu spuneau nimic cînd vedeau monezi apărînd pe fundul beretelor răsturnate. Jocul pe bani i-a făcut pe mulţi să dea uitării debarcarea, măcar pentru cîteva ore. Alţii se sprijineau de bastingaj şi priveau îndelung sutele de nave ancorate sub turma aceea de aerostate argintii [1]. Unele nave erau camuflate în sistem britanic, adică vopsite în multe culori, altele numai în două, cenuşiu şi albastru deschis, după sistemul american.

Cursa maritimă regulată Southampton-Le Havre traversa Canalul Mînecii în şase ore. Or, era prevăzut ca prima parte a armadei de invazie (Forţa U, americană, destinată plajei Utah) să pornească cu treizeci şi şase de ore înainte de ora H, care rămăsese fixată pentru 5 iunie, orele 6,30. Răstimpul acesta considerabil era necesar din trei motive. În primul rînd, forţa U se

[1] Baloane captive de baraj împotriva atacurilor aeriene la joasă înălţime.

concentrase în porturile Torbay, Brisham, Dartmouth – toate situate în jumătatea de vest a ţărmului de sud; în al doilea rînd, viteza convoaielor avea să fie cea a şalandelor celor mai încete (L.C.T.) care, încărcate, nu puteau înainta cu mai mult de cinci noduri; în sfîrşit, toate forţele angajate în primul atac nu trebuiau să înainteze împreună, frontal, prin canalul Mînecii. Trebuiau să urmeze cursul şenalelor dragate pînă la placa turnantă „Piccadilly Circus", la aproximativ douăzeci mile sud de Portsmouth, iar de acolo aveau să se angajeze în alte şenale dragate din faţa lor. Fuseseră prevăzute zece şenale, largi fiecare de 350 metri. Convoaiele urmau să treacă unele după altele prin intrarea îngustă ce ducea la zona de atac.

În după-amiaza zilei de sîmbătă 3 iunie, toţi comandanţii de plutoane şi toţi subofiţerii din Forţa U au fost informaţi asupra locului exact al debarcării; pentru toţi cei care nu le cunoşteau încă, adevăratele denumiri geografice au înlocuit pe cele convenţionale.

La ora 18, primele şalande şi primele transportoare s-au alcătuit în convoi. Distrugătoarele şi-au părăsit locul de ancorare şi au început un du-te vino asemănător celui caracteristic cîinilor ciobăneşti. Fiecare transportor avea pictat pe cocă, de o parte şi alta a pasarelei, un simbol în litere mari, foarte citeţe. De exemplu EDP 3, ceea ce însemna: vine din Anglia (England), zona Dartmouth, transport de personal, convoi numărul 3. Indicaţiile acestea trebuiau să permită şefilor de convoaie şi escortorului să le identifice pe loc sfărîmăturile[1].

De pe aerodroame învecinate cu ţărmul, primele patrule de avioane de escortă şi-au luat zborul. Nesfîrşitele linii de convoaie se înşiruiau acum pe mare, în direcţia sud-est. La bordul cargourilor şi al şalandelor, oamenii care nu continuau să joace cărţi priveau la spectacolul acesta impresionant care se desfăşura liniştit, pare-se, ca un exerciţiu. Făceau un efort spre a se convinge că pornirea aceasta în larg era cea reală.

Dragoarele care precedau forţa U se şi găseau în larg, mult înainte. „Dragarea şenalelor în faţa forţelor de atac a fost cea mai amplă operaţie de acest gen întreprinsă în timp de război", a scris amiralul Ramsay în raportul său. Pentru a constitui cele 25 de

[1] Dacă ar fi fost lovite de focul inamic (n. t.).

flotile necesare, fuseseră adunate toate navele, tot materialul utilizabil şi întreg personalul disponibil.

Dragarea şenalelor în Canalul Mînecii era un lucru foarte dificil, întrucît operaţia trebuia executată la oră fixă şi cu schimbări de direcţii datorate mareei: la început, curentul mareei avea să se manifeste cu putere spre est, apoi spre vest; de unde necesitatea unei manevre de ansamblu extrem de complicate, pentru a se obţine şenale dragate exact în locul unde fuseseră însemnate pe hartă şi pretutindeni la fel de largi. Şenalele acestea trebuiau apoi balizate cu ajutorul geamandurilor luminoase.

Dacă întreg Canalul Mînecii nu ar fi fost practic inaccesibil duşmanului, datorită forţelor navale şi aviaţiei, această uriaşă operaţie de dragaj nu ar fi fost cu putinţă, după cum tot cu neputinţă ar fi fost şi lenta defilare a şalandelor şi a bastimentelor de transport.

În ceea ce priveşte traversarea Canalului, nu se ivea nici o problemă de navigaţie. Navele cap de convoi şi un mare număr de escortoare erau echipate cu aparate Gee sau Decca, menite să le ghideze pas cu pas încă de la punctele de plecare de pe coasta engleză.

După Forţa U, o parte a Forţei O (americană, destinată plajei Omaha Beach) a pornit în larg, din Portland, în seara zilei de 3 iunie. Marea mişcare, armonioasă, avea să urmeze acum planul stabilit. Cel puţin aşa se credea. În realitate, o nepotrivire privind singurul element care nu se lăsa defel închingat în planuri avea să răstoarne situaţia şi să repună totul în discuţie.

De la 2 iunie situaţia meteorologică s-a înrăutăţit. Regimul de timp frumos, care ţinuse cîteva săptămîni, se schimba, fără putinţă de tăgadă. Pronosticul experţilor privindu-i evoluţia era pesimist.

Oare planul „Overlord” trebuia amînat pînă la viitoarele fluxuri favorabile? Iată ce ar fi însemnat o asemenea hotărîre: debarcarea trupelor de asalt şi retrimiterea lor în taberele acum ocupate de alte contingente; reluarea de la capăt a planului de transport a tuturor trupelor prin Marea Britanie; menţinerea flotei de invazie în porturi şi în jurul acestora vreme de cincisprezece zile, poate chiar douăzeci şi opt; punerea în pericol a păstrării secretului.

În afară de aceasta, nimic nu îngăduia să se presupună că o nouă perioadă de vreme proastă nu ar coincide cu viitoarele fluxuri favorabile.

În ziua de 3 iunie, după-amiază, Eisenhower dădu ordin ca primele convoaie să pornească, aşa cum fusese prevăzut. Ziua Z era 5 iunie.

În seara zilei de 3 iunie timpul se înrăutăţi. În ziua de 4, ora 2 dimineaţa, situaţia în Canalul Mînecii era următoarea: vînt de vest-nord-vest, de forţa 5-6 pe scara Beaufort, cu viteză de la 28 la 48 de kilometri pe oră; cer pe trei sferturi acoperit şi cu tendinţă de acoperire continuă; valuri între un metru, un metru cincizeci.

Cu puţin înainte de ora 4 dimineaţa, Eisenhower se prezentă, dimpreună cu şeful său de stat-major, generalul Bedell-Smith, la Cartierul general al comandantului-şef al forţelor navale expediţionare aliate de la Southwick Park, la Portsmouth. A fost introdus în sala de operaţii, imensă bibliotecă cu pereţi alb-aurii, unde se şi găseau amiralul Ramsay, mareşalul Montgomery, mareşalii aerului Tedder şi Leigh Mallory, precum şi şefii de stat major şi mai mulţi aghiotanţi. La una din extremităţile sălii fusese expusă o imensă hartă a Mînecii, pe care nişte fete din WRENs, folosind o scară rulantă, înfigeau din oră în oră figurine care marcau poziţia pe mare a tuturor navelor. Eisenhower se aşează într-un fotoliu, în faţa biroului lui Ramsay.

— Să vină meteorologii! zise el.

Un aghiotant ieşi. Peste un minut el redeschise uşa, lăsîndu-l să treacă pe colonelul aviator J.M. Sttaag din R.A.F. Era însoţit de un colonel american şi de un comodor de la Royal Navy. Şeful echipei era Staag, un scoţian înalt, slab, a cărui pricepere, obiectivitate şi calm fuseseră în mai multe rînduri apreciate de către Eisenhower. Cei trei bărbaţi aduceau hărţi şi caiete. Chipurile lor purtau semnele a patruzeci şi opt de ore de muncă neîntreruptă.

— Situaţia se va mai agrava? a întrebat Eisenhower.

— În principiu, încă puţin; aşa ar trebui. Previziunea privind ansamblul rămîne pesimistă. Poate fi prevăzută, totuşi, o ameliorare trecătoare. Ea se va face simţită peste douăzeci şi patru de ore. Poate ţine cîteva zile sau numai douăzeci şi patru de

ore. Începînd cu data de 7 iunie, seara, poate fi prevăzută o ameliorare mai durabilă.

— O afirmaţie mai sigură nu puteţi face?

— Cinstit vorbind, în actuala situaţie, nu!

O strivitoare răspundere apăsa pe umerii celor trei bărbaţi. Îi punea la grea încercare, ca şi munca pe care o făceau. Eisenhower şi ceilalţi şefi ştiau că aceştia erau competenţi, că făceau apel la întreaga lor ştiinţă. Eisenhower le strînse mîna, iar ei se retraseră.

Apoi, Comandantul suprem a vrut să cunoască părerea celor trei şefi ai planului „Overlord“. Iată, în esenţă, părerea lor:

Ramsay. — Dacă actualele condiţii se menţin sau se agravează numai puţin, navigarea şalandelor de debarcare va fi foarte anevoioasă; dar vor putea trece. Mai mari îmi sînt temerile în privinţa sprijinului dat de bombardamentul naval. Va fi greu de obţinut ajustarea tirului tunurilor.

Leigh Mallory. — Sprijinul dat de aviaţie îşi va pierde mult din eficacitate. Atacul aerian al sistemelor de apărare de pe plaje riscă să se dovedească ineficace. Sînt de părere să amînăm.

Montgomery. — Sînt de părere să trecem mai departe.

Tăcere prelungită. Hotărîrea trebuia să o ia comandantul suprem. În imensa-i muncă de organizator şi de coordonator, Eisenhower fusese necontenit ajutat, uneori ca şi purtat, de inteligenţa şi munca subordonaţilor săi. Acum, în mijlocul lor, în faţa deciziei ce trebuia luată, era singur. Şi chiar cei care îi criticaseră uneori hotărîrile – pînă şi Montgomery – simţeau intens, în clipa aceasta, singurătatea comandantului suprem şi îi priveau cu deosebită gravitate chipul luminos cu ochi mult îndepărtaţi, craniul rotund, mare.

Eisenhower se ridică din fotoliu şi se apropie de harta Canalului Mînecii. Se vedeau pe ea convoaiele Forţei U şi o parte din cele ale Forţei O ajunse mult în largul coastei engleze, iar şi mai în larg puncte mici reprezentînd flotilele de dragaj. Fiecare privea harta, liniştea se prelungea. În sfîrşit îşi plecă tăcut capul, se întoarse:

— Planul „Overlord” este întîrziat cu douăzeci şi patru de ore. Ziua Z va fi marţi 6 iunie.

Şefii de stat major se retraseră îndată pentru a da ordinele

prevăzute de plan, în caz că totul ar fi fost amînat cu douăzeci şi patru de ore.

Ordinul de a face stînga-mprejur fusese lansat prin radio (semnal codificat) către navele aflate pe mare. Acestea nu puteau confirma primirea ordinului, întrucît le fusese impusă o „tăcere radio" absolută. Dar navigaţia convoaielor era urmărită de pe coasta engleză de către staţii de radio-ghidaj. Ori de cîte ori recepţionarea arăta că un convoi evolua spre a face cale întoarsă, la statul major al amiralului Ramsay sosea un mesaj telefonic. Atunci fetele din WREN deplasau micile siluete care înţepau harta Mînecii. Era suficient să priveşti extrema încetineală a evoluării navelor, pentru a-ţi reprezenta ce însemna în realitate deplasarea figurinelor: şalandele mici de debarcare luptau anevoie împotriva vîntului şi a valurilor, abia înaintau, scuturate ca nişte strecurători, iar oamenii erau uzi leoarcă. Vîntul tot mai rece, bătea dinspre apus.

Convoaiele pornite primiseră ordin să intre în baza de la Weymouth. Cu greu se putea spune că se îndreptau într-acolo, fiindcă de fapt se tîrau. Şefii planului „Overlord" aşteptau îngrijoraţi mesajele staţiilor de radio-ghidaj. Convoaiele aveau să ajungă, oare, la adăpostul coastei? Iar dacă izbuteau, nu aveau să arate ca o turmă nenorocită de scăpaţi dintr-un naufragiu? Formaţia convoaielor fusese studiată amănunţit, tocmai pentru a se ajunge în bună ordine în faţa plajelor de debarcare; puteau oare să plece iarăşi în larg, fără să se refacă formaţia? Şi în ce stare aveau să fie oamenii? Trebuiau poate debarcaţi, lăsaţi să se odihnească, reconfortaţi? Nici vorbă nu putea fi de a încerca asaltul lăsînd Forţa U în spate. Dacă ea nu putea ieşi în larg imediat, totul trebuia discutat din nou.

O altă constatare aducea şi mai multă nelinişte: o fracţiune a acestei Forţe U (Forţa U_2A), transportată de 128 L.C.T.-uri escortate, nu făcuse cale întoarsă. Se îndrepta mai departe spre sud-vest. La ora 8 s-a înţeles cu certitudine că nu primise ordinul să vireze. La 9, se găsea la 25 mile sud de Sainte-Catherine Point. Dacă înainta astfel, avea să se găsească în ape nedragate. Apoi risca să fie reperată de radarele de coastă germane. Amiralul Ramsay dădu un ordin. Două distrugătoare porniră în larg, iar un hidroavion îşi luă zborul.

Cîteva clipe după aceea, pilotul hidroavionului a zărit convoiul, ai fi zis că sînt rînduri de insecte lipite, nemişcate pe mare, fiecare franjurat de spumă. Reduse din altitudine şi începu să mînuiască proiectorul. Escortoarele intrară într-un du-te vino, convoiul începu să se gîtuie încet-încet. Se putea lesne prevedea că Forţa U_2A nu avea să se retragă în rada coastei înainte de a primi iarăşi ordinul să vireze.

O altă formaţie, mai puţin importantă, nu făcuse cale întoarsă. Era flotila a 14-a de dragoare de mine. În dimineaţa zilei de 4 iunie o vedetă de patrulare a venit să aducă veşti. Comandantul flotilei acesteia primise mesajul, dar în clipa aceea se găsise în chiar inima unui cîmp de mine. Preferase să dragheze înainte de a vira.

Alte dificultăţi şi greutăţi au rezultat din ordinul de a face stînga-mprejur. Era şi de aşteptat. Bătrînul cuirasat francez *Courbet*, destinat să fie un blockship, ieşise şi el din port. Fără maşini, nici cazane, burduşit cu beton, înainta greu, tras de un remorcher al cărui căpitan îi blestema pe şefii care îl pricopsiseră cu asemenea muncă de ocnaş.

Cînd primi semnalul, ofiţerul acesta simţi că turbează. Înainta lipit de nava cea bătrînă, ai fi zis un mistreţ legat în batjocură de un elefant paralitic şi zbătîndu-se să iasă din belea. Să faci stînga-mprejur cu asemenea colos, pe o mare şi aşa aspră, cu vînt potrivnic, părea lucru nesăbuit. Au fost necesare două ore de efort; căpitanul remorcherului, dînd dovadă de excelente calităţi nautice, izbuti. Cuirasatul *Courbet* fu readus în făgaşul vîntului de la Durlston Head şi ancorat, în toată siguranţa, în largul portului Bournemouth.

— Acum, n-aveţi decît să-l rugaţi pe Dumnezeu să nu i se întîmple nimic, zise căpitanul remorcherului către comandantul cuirasatului care îl felicita. Mastodontul ăsta nu mai are decît o singură linie de ancorare şi un singur troliu ca să ridice ancora. Ea cîntăreşte şapte tone. Cînd va porni din nou în larg, nu va avea decît să-şi desfăşoare lanţul de la capăt, de cum îl voi fi remorcat. Dar dacă i se întîmplă cumva de-aci înainte să intre în derivă sau îşi rupe lanţul, nu vă bizuiţi pe mine. Nu aş mai putea face nimic.

Asemenea nenorocire nu s-a întîmplat. În ansamblu, nu s-a ivit nici un fel de nenorocire de pe urma ordinului de a se face cale

întoarsă. Întreaga Forţă U a putut porni iarăşi la drum, fără să fie nevoie de o realcătuire a formaţiei, deşi oamenii de la bordul L.C.T.-urilor fuseseră aspru încercaţi de mare. Şi-au reluat, alături de ceilalţi, drumul către plajele de asalt; doar vreo zece L.C.T.-uri au rămas în Anglia, spre a repara avariile cauzate de vremea rea.

În ce priveşte convoiul cel mare de blockships, a stat la capă fără vreun incident, la gura canalului Bristol, aşteptînd să urmeze forţele de asalt.

Echipajele care au suferit cel mai mult de pe urma amînării cu douăzeci şi patru de ore au fost cele ale submarinelor de buzunar X20 şi X23. Aceste mici bastimente aveau drept misiune să balizeze limitele zonei de asalt atribuite forţelor J şi S: în sectorul acesta, ţărmul nu prezenta accidente de teren suficient de vizibile pentru navele care veneau din larg.

Submarinele de buzunar trebuiau să se apropie cît mai mult de ţărm, fiecare la una din extremităţile zonei Juno-Sword, să-şi verifice riguros poziţia, apoi să intre în imersiune şi să se aşeze pe fundul mării; cînd forţele de asalt aveau să se apropie, trebuiau să iasă din imersiune şi să îndrepte spre plaje proiectoare cu lumină atenuată după care urmau să se ghideze şalandele de debarcare.

X20 şi X23 au părăsit ţărmul englez în noaptea de 2 spre 3 iunie, remorcate. Cînd s-au aflat la vreo treizeci de mile de coasta franceză, şi-au continuat drumul prin mijloace proprii. Submarinele acestea, avînd la bord patru oameni, erau de acelaşi tip cu cele care atacaseră *Tirpitz*-ul [1] la Alten Fjord. Fiecare deplasa aproximativ zece tone şi înainta cu o viteză de 4 pînă la 5 noduri la suprafaţă, ceva mai puţin în imersiune.

Au ajuns la postul lor în ziua de 4 iunie, către orele 23, după o navigaţie grea. Valuri mari măturau bordul în timp ce ofiţerii executau atent observarea. Cei doi comandanţi au şi fost smulşi de două ori de valuri. A fost nevoie de pompare cu mîna pentru a se scoate apa, căci submarinele „X“ nu posedau pompă electrică. În sfîrşit, după ce şi-au verificat poziţia, X20 şi X23 s-au pregătit să intre în imersiune, pentru a se aşeza la fund. Echipajele lor gîndeau că aşteptarea în aerul acela drămuit („X”-urile nu posedau nici mijlocul de a regenera aerul pe timpul scufundării)

[1] Nava de linie germană „Tirpitz” a fost îndelung urmărită şi atacată. În cele din urmă, ea a fost distrusă în anul 1942 de către britanici (n.t.).

nu avea să fie deloc plăcută, cu atît mai mult cu cît toată lumea era udă leoarcă şi că trebuia să se pompeze mai departe. Dar nu era vorba decît de o singură noapte urîtă, o noapte de cîteva ore. Era atunci ora 0.50 – 5 iunie. La ora 1, semnalul codificat a ajuns la submarinele de buzunar: „Operaţia este amînată cu douăzeci şi patru de ore“.

Submarinele X20 şi X23 au rămas la posturile lor, la cîteva sute de metri de mitralierele germane, timp de douăzeci şi şapte de ore, dintre care douăzeci şi trei în imersiune. Cînd se ieşea la suprafaţă (noaptea), situaţia nu era de fel mai plăcută, din pricina vremii urîte şi a temerii cumplite de a nu se pierde poziţia. Cînd, după ce şi-au îndeplinit misiunea, echipajele submarinelor „X“ au fost aduse la bordul navei-cartier general *Largs*, erau cu adevărat epuizate.

La 4 iunie, ora 21, Eisenhower şi colaboratorii săi apropiaţi au părăsit micul lor campament, pentru a se duce la Cartierul general al amiralului Ramsay. Natura se burzuluise şi mai tare. „Vîntul atingea proporţiile unui uragan, iar ploaia părea să traverseze cerul pe orizontală. Traiectul scurt care ne despărţea de Cartierul general al marinei, făcut numai din drumuri noroioase, nu era deloc încurajator. În aşa măsură chiar, încît în atari condiţii părea inutil să angajezi o discuţie privind oportunitatea atacului.”

Experţii meteorologi au adus precizări în privinţa datelor de 5 şi 6 iunie. În ziua de 5 vîntul avea să bată mai întîi din vest-nord-vest, cu forţa 5, dar avea să se întoarcă apoi spre vest şi sud-vest, slăbind pînă la forţa 3 sau 4 (13-27 km/h). Valurile puteau atinge doi metri înălţime în mijlocul Canalului Mînecii în dimineaţa de 5, dar marea urma să se calmeze încet în timpul zilei. Era de aşteptat ca ameliorarea să continue în ziua de 6 iunie.

În timp ce experţii formulau pronosticul acesta, în fapt mai încurajator decît precedentul, vîntul îndoia arborii parcului Southwick; ploaia bătea darabana în ferestrele marii biblioteci. Apoi în orele care au urmat, situaţia s-a îmbunătăţit oarecum. La 5 iunie, ora 3 şi jumătate dimineaţa, Eisenhower dimpreună cu colaboratorii săi s-au dus din nou la Cartierul general al lui Ramsay.

Metereologii au fost aduşi încă o dată în faţa comandantului

suprem. Arătau şi mai prost, aveau feţe cenuşii, dar li se citea în ochi siguranţa şi chiar satisfacţia. Au început prin a spune că vremea, aşa cum se prezenta ea în momentele acelea în Canalul Mînecii, în faţa plajelor franceze, era într-adevăr scîrboasă, după cum prevâzuseră. O debarcare în dimineaţa zilei de 5 iunie ar fi fost o operaţie extrem de hazardată, poate chiar dezastruoasă.

Aceasta nu-i împiedica totuşi pe experţi să confirme acum pronosticul din seara precedentă. Timpului urît avea să-i urmeze o acalmie care avea să ţină cel puţin treizeci şi şase de ore. Apoi, timpul avea să se strice din nou, dar nimic nu putea fi prevăzut cu certitudine.

— Sînteţi siguri, cel puţin, de acalmie? a întrebat Eisenhower.

Colonelul aviator Staag a răspuns afirmativ, în numele său şi al colaboratorilor.

Eisenhower nu avea nici un motiv să nu acorde încredere meteorologilor, dar nici să facă altceva. Practic, prevederea lor nu înlătura incertitudinea, de vreme ce vremea urîtă putea reîncepe după acalmie: „Am fi putut reuşi să debarcăm primele valuri de asalt, dar să ne găsim apoi în imposibilitatea de a aduce întăriri: trupele noastre ar deveni atunci o pradă uşoară pentru contraatacul german.” Responsabilitatea comandantului suprem era la fel de mare ca în ajun. Un atac lansat şi zădărnicit s-ar dovedi mai primejdios decît atacul amînat, chiar şi cu imensele sale inconveniente. Dar şi atacul amînat putea fi compromis de o revenire a vremii proaste; exista astfel riscul să fie amînat din două în două săptămîni şi din lună în lună, dacă se aştepta o siguranţă în privinţa vremii. Apoi ar fi fost din nou iarnă, iar maşina invaziei s-ar fi văzut ruginind locului, doar dacă germanii nu ar fi dat drumul, între timp, unor arme secrete, nemaipomenite, ceea ce nu era deloc imposibil. Funcţia esenţială şi superioară a unui comandant suprem este să ia decizii în pofida tuturor riscurilor, după ce le-a cîntărit. De data aceasta, Eisenhower nu a rămas pe gînduri. După o tăcere de cîteva clipe, a declarat cu glas hotărît că atacul va avea loc în ziua de 6 iunie. Ordin definitiv. Era 5 iunie, ora 4,15, dimineaţa.

IX

SOLEMNA TRAVERSARE

„În timp ce forţele invaziei traversau Canalul Mînecii, o impresie de ireal învăluia totul”. Găsim cuvintele acestea în raportul amiralului Ramsay.

Convoaiele se înşirau la nesfîrşit pe marea cenuşie, agitată, sub bolta unui cer fumuriu-crepuscular, înţesat de avioane. Şiragurile acestea de nave acopereau marea de la o zare la alta, de la mal la mal – ele şi turmele lor însoţitoare, baloanele argintii. Uluitor. Iar procesiunile acelea imense abia păreau a se mişca. Înaintau cu o încetineală solemnă, impresionantă. Printre şiruri, la intervale, joasele nave de război, întunecate şi zvelte ştiuci. Deasupra armadei, migraţia escadrelor aeriene al căror freamăt nu mai înceta. Avioanele se înveşmîntaseră anume pentru invazie: benzi albe şi negre le zebrau aripile.

Lenta înaintare pe faţa mării era alcătuită din mii de poticniri şi dureroase eforturi. La bordul bastimentelor de transport şi al marilor L.S.T.-uri, soldaţii care nu sufereau de rău de mare nu se puteau împiedica să nu-şi scuture capul a milă cînd priveau la L.C.I.-uri şi L.C.T.-uri. Fiecare din şalandele acestea îşi sălta cu greu partea dinainte, asemenea unei fiinţe care se înăbuşă şi vrea să respire cît mai mult aer, apoi cădeau iarăşi zbuciumîndu-se într-un tangaj continuu şi acoperindu-se întruna de valuri înspumate.

Înserarea se topi în noapte. La bordul navelor şi al şalandelor oamenii, aşezaţi sau culcaţi, îngrămădiţi, ghemuiţi, cu capul vîrît sub pături, auzeau necontenit loviturile de berbece ale mării în pereţii de tablă, pulsaţia maşinilor şi, mereu-mereu, vuietul avioanelor, măsurînd şi mai puternic, fără încetare, ca cel al unei cataracte. Cerul era plin de bombardiere grele şi mijlocii, de avioane de vînătoare de noapte, de avioane mari de transport pline cu paraşutişti, precum şi de avioane-remorchere care trăgeau după ele escadre de planoare.

Ofensiva aeriană a zilei Z-a început la puţin după miezul

nopţii. O mie o sută treizeci şi şase de avioane ale Comandamentului aviaţiei de bombardament britanic au lansat aproape 6.000 tone de bombe asupra a zece baterii de coastă între porturile Le Havre şi Cherbourg. În zori, 1.038 bombardiere aparţinînd Armatei a VIII-a aeriene a S.U.A. au continuat activitatea de „înmuiere”. Între miezul nopţii şi zorile zilei s-au aflat deasupra coastelor normande şi mai departe, în adîncul ţării, 31.000 aviatori aliaţi.

În acelaşi timp, armada cea mare continua să înainteze fără a fi survolată de vreun avion german. Convoaiele se angajaseră în şenalele dragate şi balizate. Geamandurile slab luminate apăreau una după alta, la intervale foarte regulate. „E ca la tramvaie, spuneau căpitanii bastimentelor de transport. E simplu ca şi cînd ai coborî pe strada Oxford în timp de pace.“

Dragoarele şi navele de balizaj ajunseseră în ajun pînă la cîteva mile de coasta franceză, în plină zi, aşteptînd – în fiece clipă – să fie luate în focuri de bateriile germane. Dar nici una nu a tras. „Motivul pentru care germanii au ignorat cu desăvîrşire apropierea dragoarelor rămîne unul dintre marile mistere ale invaziei Normandiei”, a notat amiralul Ramsay. Drept este că radarurile germane erau mediocre şi că bombardamentele dinainte le distruseseră în mare parte, dar nu e nevoie de un radar ca să desluşeşti escadre de dragoare la doar cîteva mile, în toiul zilei. Pare-se că germanii au crezut a fi viclenie. Vom vedea, puţin mai departe, ce credeau atunci germanii, de ce anume se temeau, în ce stare se găseau. Absenţa unei reacţii se explică deseori mai mult prin slăbirea generală a reflexelor, datorată istovirii şi altor cauze decît incertitudinii ori vreunei convingeri eronate.

Acum armada însăşi sosea în faţa coastei, iar germanii nu reacţionau nicicum. La bordul torpiloarelor de escortă, oamenii de veghe scrutau marea, pentru a descoperi vedetele lans-torpile germane aşteptate să vină de la Cherbourg sau Le Havre. Dar nici o vedetă nu se arăta în zare. „Vremea proastă a împiedicat vedetele să iasă din port, se poate citi în unele rapoarte. Diversiunile şi contra-măsurile radio au asigurat asaltului veritabil beneficiul surprizei.” Este cert că nesiguranţa germanilor a fost alimentată şi sporită de felurite stratageme. Dar dacă examinezi

îndeaproape evenimentele, constaţi că nu au reacţionat nicăieri, nici chiar în faţa simulărilor pe care le-ar fi putut lua drept atacuri reale. Iată despre ce diversiuni şi „contra-măsuri” era vorba.

O primă armada-fantomă, alcătuită din 18 nave uşoare de suprafaţă, evolua în largul capului Antifer, survolată de 140 de avioane care lansau benzi metalice (*windows*), menite a produce ecouri înşelătoare în radarurile germane şi a-i da inamicului iluzia că o armada veritabilă, importantă, se îndrepta spre el. O altă forţă-fantomă, formată din 16 nave şi din avioane executa o operaţie identică în strîmtoarea Calais. În afară de aceasta, 24 de avioane speciale, care bruiau radarurile, evoluau pe deasupra Canalului Mînecii, emiţînd cu toată forţa. În împrejurimile porturilor Cherbourg şi Fécamp, la aceeaşi oră la care paraşutiştii şi planoarele coborau din cer, două escadrile lansau grămezi de benzi argintii.

În anumite cabine de pe coasta engleză, operatorii ascultau emisiunile germane aşteptînd creşterea bruscă a volumului mesajelor, care ar fi însemnat că germanii erau în sfîrşit alertaţi. Dar nimic. Continentul, deja pisat de aviaţie, se păstra tăcut, ca şi mort.

Cu mult înainte de ivirea zorilor, soldaţii forţelor de asalt zăriseră în depărtări, pe cer luminiţe sîngerii şi portocalii. Ceva mai tîrziu, coasta se profilă întunecată pe fundalul acelor strălumînări. Pe alocuri ea apărea la fel de bine conturată ca pe schiţele în relief şi pe machete. Altundeva nu era decît o fîşie întunecată, neclară.

Primele bastimente de transport ajunseseră acum la punctele unde trebuiau să pună la apă L.C.A.-urile: la zece sau unsprezece mile în larg, în sectorul american, la şapte sau opt mile în cel britanic. Vîntul sufla de la vest spre nord-vest, cu forţa 4; cerul era pe jumătate înnorat şi continua să se înnoureze.

Abia se iviseră zorile; oamenilor le era frig. Mîrîiau şi făceau glume aspre, uneori neroade, glume soldăţeşti, ori de cîte ori îşi îndreptau privirile spre ambarcaţiile mici, de asalt, care jucau ca apucate de îndată ce atingeau pînza de apă cenuşie şi înspumată. Ofiţerii îşi priveau întruna ceasurile.

— Staţi aşa, aliniaţi, curînd ne vine rîndul. Acum e-al nostru. Gata!

Oamenii coborau pe odgoanele lăsate peste pîntecele bastimentelor de transport, apoi se îngrămădeau de-a lungul pereţilor L.C.A.-urilor, cu arma pe genunchi. Unii îşi aprindeau cîte o ţigară. Ştiau că traversarea avea să dureze două ceasuri bune.

De pe puntea micilor L.C.A., coasta părea şi mai îndepărtată. Jur-împrejur se vedeau navele imensei armade a invaziei ocrotită de baloane. Nici un proiectil german nu cădea în mare, nici un avion german nu apărea pe boltă. În văzduh nu se auzea decît unul şi acelaşi vuiet, cel al avioanelor aliate. Formaţiile lor treceau acum în ambele sensuri.

Primele şiruri de L.C.A. se îndepărtaseră de transportoare. Tancuri amfibii şi tancuri-buldozer trebuiau să ajungă primele pe plaje, spre a deschide breşe prin obstacole, după care venea rîndul celor dintîi valuri de asalt.

În micile ambarcaţii frigul şi răul de mare îi făcea pe oameni să sufere. Pilulele împotiva răului de mare, distribuite înainte de pornirea în larg, nu aveau nici un efect. Bolnavii vomitau în săculeţele de hîrtie maron; acestea erau cu adevărat utile.

Înaintarea spre ţărm era foarte înceată. Uneori, cîte un soldat îşi întindea braţul exclamînd, iar ceilalţi oameni din L.C.A. se întorceau cu toţii în direcţia aceea. Era o ambarcaţie de asalt care se scufunda. Cîteva valuri mari treceau pe deasupra, după care se făcea nevăzută. Nu-i mai vedeai decît pe oameni înotînd, susţinuţi de centurile de salvare, iar în jurul lor – chesoane, arme, obiecte care şi ele pluteau, de asemenea susţinute de centuri umflate cu aer. Vedete rapide soseau în mare grabă pe locul naufragiului. Oamenii priveau din nou spre coastă, iar ofiţerii îşi duceau la ochi binoclurile.

Deodată, toţi pasagerii L.C.A.-ului avură impresia că ţărmul acela se ridica, că sărea în aer. Peste cîteva secunde, ei auziră tunurile al căror bubuit crescu devenind continuu. Era ora 5.50; era „tirul de stropire” cu care începeau navele.

La zece minute după aceea, un bubuit şi mai puternic a acoperit tunetul tunurilor. Escadrele de bombardiere grele, care zburau la mică înălţime, au aşternut un fel de plafon vuitor; se şi aflau în imediata apropiere a coastei. De data aceasta ţărmul părea să se spulbere. Nu mai putea fi desluşit nici un contur, nimic în afară de o panglică neagră, de fum şi praf, străpunsă de

lumina exploziilor.

Oamenii contemplau spectacolul; chipurile lor erau puternic contractate. Simţeau tabla L.C.A.-urilor vibrînd sub efectul zguduirilor pe care le suferea pămîntul sau pe care apa le transmitea şi li se părea că mugetul motoarelor făcea ca în jur, aerul să se cutremure. Priveau ţărmul, se uitau unii la alţii cu o expresie de bucurie care, de fapt era un rictus şi înjurau ţipînd să se facă auziţi, zicînd că blestemat trebuia să fie măcelul de pe blestematele plaje, că de era vorba doar de o pregătire, apoi aceea era pregătire, nu glumă, că de avea să continue tot aşa invazia, apoi totul avea să fie o bagatelă...

X

ZIDUL ATLANTICULUI

La 5 iunie 1944, schimbarea gărzilor de zi în toate formaţiile Armatei a VII-a germane, cantonate în Normandia şi Bretania, a avut loc la ora obişnuită. Comandanţii care ieşeau din schimb transmiteau scurt gărzilor care intrau în schimb consemnul: se îndepliniseră sarcinile obişnuite, nimic de semnalat. Oamenii predară sau preluară (după caz) posturile cu un aer plictisit, fără să scoată un cuvînt. Prelungirea războiului şi aşteptarea unor zile tot mai grele nu puteau îndemna la pălăvrăgeală. De altfel, mulţi dintre soldaţii aceştia nici nu şi-ar fi putut spune unii altora expresiile tradiţionale implicate în schimbarea gărzii.

Nici în cartierele generale ale diviziilor şi ale corpurilor de armată nu se putea constata o animaţie deosebită. Ofiţerii de serviciu stăteau lângă telefoanele lor, gata să „reacţioneze” la orice comunicare a Cartierului general de armată sau la orice alt mesaj semnalînd o mişcare a inamicului. Nimic. Se îndeplineau consemnele curente. Noaptea se vestea calmă. Singurele mesaje

ar fi fost doar cele care raportau bombardamentele aeriene efectuate de aliaţi, ca deobicei. Bombardamentele făceau parte însă acum din rutină.

„Un zid cu puncte întărite şi cu fortificaţii gigantice se întinde între Kirkeness şi Pirinei... Hotărîrea mea nestrămutată este de a face ca frontul acesta să nu poată fi biruit de nici un vrăjmaş". Hitler rostise cuvintele acestea în momentul în care declarase război Statelor Unite, la 11 noiembrie 1941. Corespundeau ele, atunci, unei realităţi? Nu. Zidul nu exista decît în forma aceasta a proclamaţiei de propagandă, în cuprinsul unor ordine extrem de imperative, pentru care ar fi fost însă nevoie de luni şi ani spre a fi duse la îndeplinire. Zidul avea să existe cu adevărat între Kirkeness şi Pirinei? Nu. Nu avea să fie ridicat decît pe o mică întindere, cu numeroase puncte foarte slabe.

În martie 1942, mareşalul von Rundstedt, numit comandant-şef în vest, a sosit în Franţa şi şi-a instalat cartierul general la Saint-Germain. Von Rundstedt reintra în serviciu după un fel de cădere în dizgraţie. Cu cîteva luni în urmă declarase führerului că, după a sa părere, poziţiile de iarnă ale armatelor care luptau în sudul Uniunii Sovietice erau cu mult prea înaintate spre Caucaz. Că era necesară o repliere a trupelor pînă în primăvară.

— Repliere? strigase atunci Hitler. Niciodată!

Şi întrucît von Rundstedt îşi apărase punctul de vedere, fusese pus în disponibilitate. Trecut în regim de concediu. Avea pe atunci şaizeci şi şapte de ani. La începutul anului 1942, Hitler a declarat:

— Vreau să stau de vorbă cu von Rundstedt. Să fie poftit la mine.

Ceea ce dorea führerul, acum, era să se vadă eliberat de orice grijă în privinţa situaţiei din vest, spre a conduce războiul din est cu mintea cît mai liberă. Şi îşi amintise de cîteva calităţi ale mareşalului marilot: spirit organizator, strateg, soldat adevărat; în plus, norocos în tot ce întreprindea.

La primele propuneri, mareşalul răspunse cu răceală. Hitler îi vorbi atunci despre patria care ducea o luptă grea; orice susceptibilitate trebuia să dispară în faţa sentimentului datoriei.

— Fie, a răspuns bătrînul militar. Accept comanda.

În vremea aceea (martie 1942) vestul nu reprezenta un pericol iminent. Membrii înaltului comandament german îşi ziceau

că într-un viitor mai mult sau mai puţin îndepărtat aliaţii aveau, poate, să încerce o debarcare, dar nu-şi făceau nici un fel de idee în privinţa mijloacelor care ar putea fi puse în acţiune, iar cea mai mare parte dintre ei credea că, prin vigilenţă, asaltul dinspre mare putea fi uşor respins.

Dealtfel ar fi trebuit să se prevadă locul în care eventualul atac s-ar fi putut declanşa. Nesiguranţa era mare. Ţărmul ce trebuia apărat se întindea, potrivit expresiei lui Hitler, „de la Kirkeness la Pirinei” şi chiar mult mai departe, căci pentru ce, dacă ar încerca o debarcare aliaţii, nu ar face-o în Mediterana?

La statul major al lui von Rundstedt a fost studiată, dealtfel cu destul de multă linişte, eventualitatea unor debarcări ale aliaţilor în Norvegia sau Danemarca, pe coasta germană a Mării Nordului, în Ţările de Jos, în Franţa, Portugalia şi Spania, pe coasta franceză mediteraneană. „Spaniolii cred într-o debarcare în regiunea Barcelonei”, anunţa ataşatul militat german la Madrid. Peste opt zile, un agent german în Marea Britanie (unde, în total, erau şase!) anunţa: „Congestionare a porturilor din nord. Noi escadrile la bazele din insulele Shetland”, iar strategii îşi întorceau privirile spre Norvegia. Totuşi, în timp ce ideea unei debarcări aliate devenea mai puţin ipotetică, oscilaţiile incertitudinii de-a lungul acestui mare arc al Europei occidentale nu mai erau atît de ample. Logic vorbind, aliaţii ar fi trebuit să ia cu asalt coasta Atlanticului (olandeză, belgiană sau franceză). Puţinele informaţii mai serioase confirmau această probabilitate. Construcţia faimosului „Zid al Atlanticului” fu zorită.

Numeroşi francezi aflaţi în vacanţă pe litoral [1] au văzut rămăşiţele acelui „zid”, care nu era un zid continuu, se înţelege, ci un şirag de lucrări mai mult sau mai puţin importante, ale căror focuri încrucişate alcătuiau o linie continuă. Deasupra plajelor, pe creasta falezelor, „puncte fortificate” erau dispuse din loc în loc. Fiecare dintre punctele acestea era un sistem complex cu adăposturi betonate, cu tunuri în cazemate, cu poziţii deschise pentru tunuri uşoare şi mitraliere, cu tranşee înconjurate de sîrmă ghimpată şi cu cîmpuri minate.

Elementele acestea erau legate atît între ele, cît şi cu magazii şi cazărmi subterane prin tranşee adînci şi tunele. Cea mai mare

[1] După război (n.t).

parte a punctelor fortificate erau dispuse în apropierea degajamentelor plajelor, apărate de asemenea prin şanţuri antitanc. Artileria lor era alcătuită din piese de 155, 88, 77, 37 şi 75 antitanc, mitraliere şi aruncătoare. Între punctele fortificate existau amplasamente izolate pentru mitraliere.

Hitler hotărîse ca, asemenea sporirii soliditǎţii unui zid prin construirea – din loc în loc – a unor parapeţi, Zidul Atlanticului să se sprijine pe o serie de fortăreţe straşnic de bine apărate, înzestrate cu tunurile cele mai mari ce puteau fi procurate şi păzite de cele mai bune trupe germane. Vreo douăsprezece asemenea fortăreţe au fost ridicate de-a lungul coastei franceze, în special la Dunkerque, Calais, Boulogne, Le Havre, Cherbourg, Brest, La Rochelle, în estuarul Girondei şi la Toulon. În portul Le Havre existau patru tunuri de calibrul 400 mm, trei de 275 mm, în total treizeci şi cinci piese de 150 mm şi mai mari. Tunurile fortăreţelor puteau trage asupra oricărei forţe navale care s-ar apropia, precum şi asupra porţiunilor de coastă din dreapta şi stînga.

Desigur că multor francezi le mai dăinuie în memorie articolele publicate în presă şi difuzate la radio în ţările ocupate, privind invulnerabilitatea Zidului Atlanticului: bariera de fier, de beton şi de foc era de netrecut, ideea unei debarcări, chiar cu şanse foarte mici, era ridicolă, cei care o cultivau erau înainte de toate nişte imbecili amărîţi; de altfel, era foarte vizibil că aliaţii nu aveau să se hotărască niciodată să debarce, etc... Asemenea propagandă a fost dusă aproape pînă în ultima clipă. Două motive principale stăteau la baza acestei încăpăţînări: trebuia menţinut moralul poporului german, încercînd totodată înfrîngerea rezistenţei din teritoriile ocupate; trebuiau făcute eforturi de intimidare a înaltului comandament aliat, dacă s-ar fi putut – pînă la a-l face să renunţe la proiectul său.

După reuşita debarcării, operaţia „Overlord“ a putut apărea drept o operaţie rezonabilă, normală şi chiar mai puţin dificilă decît se crezuse. Dar concepţia ei a însemnat, fără putinţă de tăgadă, o idee mare, îndrăzneaţă, iar meritul autorilor ei, al lui Eisenhower îndeosebi, este acela de a fi înţeles încă dintru început că luarea cu asalt a Zidului putea reuşi dacă era întreprinsă la o scară uriaşă şi numai cu această condiţie.

Poate fi remarcat un lucru: cînd a fost declanşată operaţia „Overlord”, ea nu mai constituia o operaţie fără precedent în timpul celui de-al doilea război mondial. Americanii debarcaseră şi ei în arhipelagurile Gilbert şi Mariane (Pacific); aliaţii debarcaseră în Africa de nord (8 noiembrie 1942), în Sicilia (10 iulie 1943), la Reggio di Calabria (3 septembrie 1943), la Salerno (9 septembrie 1943), la Anzio (22 ianuarie 1944). Este limpede că învăţămintele trase de pe urma acestor debarcări – mai cu seamă de pe urma celei de la Anzio, foarte grea, cînd aliaţii au fost ţinuţi în şah două săptămîni, suferind pierderi mari – s-au dovedit preţioase pentru cei care au elaborat planul „Overlord“, mai cu seamă în privinţa utilizării aviaţiei şi a posibilităţilor oferite de şalandele de debarcare. Dar nici unul dintre asalturile amintite nu a avut importanţa debarcării din Normandia şi nici nu prezenta aceleaşi riscuri generale în caz de eşec.

Să adăugăm, revenind la „Zidul Atlanticului”, că Hitler credea în el, chiar dacă anumiţi generali germani se arătau destul de sceptici în privinţa invulnerabilităţii sale. Şi a crezut pînă la sfîrşit. Devenise cea mai mare victimă a propagandei ordonate de el.

În spatele Zidului existau nişte trupe. Cînd von Rundstedt a luat comanda, nu a găsit în Franţa, Belgia şi Olanda decît treizeci de divizii. Îi declarase lui Hitler: „Este doar jumătate din cît trebuie.” De data aceasta părerea lui nu a mai fost discutată. Efectivele din Franţa sporeau necontenit, în pofida pierderilor germane de pe frontul cu Uniunea Sovietică, apoi cele din Italia. Pînă la urmă, von Rundstedt trebuia să aibă în subordine, în momentul debarcării, şaizeci de divizii, un sfert din forţele terestre germane.

La începutul anului 1944, înaltul comandament german îşi formase părerea că atacul aliaţilor avea să aibă loc pe coasta de nord a Franţei, între Dunkerque şi Brest. Era oare cu putinţă să se localizeze şi mai mult probabilitatea?

— Da, zicea von Rundstedt. Aliaţii vor debarca în zona Pasului Calais. Iată de ce: mai întîi, este firesc ca ei să vrea să traverseze marea pe drumul cel mai scurt, ca să economisească tonaj; apoi, rampele de lansare pentru V1 sînt construite în zona aceasta şi ei o ştiu sau o vor şti; în al treilea rînd, de la Calais se poate ajunge

în timpul cel mai scurt în regiunea industrială a Ruhr-ului; în sfîrşit, o ofensivă dusă pe linia aceasta ar tăia calea armatelor germane din nord şi a celor staţionate de-a lungul coastei. Dacă aş fi Montgomery, acolo aş ataca, în ciuda puternicelor sisteme de apărare.

Cîţiva dintre ofiţerii statului major suprem de la Berlin aveau altă părere: tocmai din cauza acestor puternice sisteme de apărare, atacul avea să aibă loc mult mai în vest, între fluviile Somme şi Sena. Pentru a ţine seama de părerea lor, sistemele de apărare au fost întărite în sectorul acesta.

(Să reamintim motivele pentru care aliaţii aleseseră Normandia, între rîurile Orne şi Vire: apărarea germană era mai slabă aici decît în Pasul Calais; aliaţii ştiau că germanii credeau mai degrabă într-o debarcare în Pasul Calais; peninsula Cotentin proteja zona de debarcare împotriva vînturilor dominante din vest; nord-vestul Franţei, între Sena şi Loara, era regiunea care putea fi cel mai sigur izolată prin bombardarea podurilor şi a căilor de acces.)

În primele zile ale lunii mai 1944, Hitler a declarat brusc:

— Aliaţii vor debarca în Normandia de jos. Între Orne şi Vire.

Ofiţerii din jurul său l-au întrebat, cu teamă, dacă a primit cumva informaţii noi.

— Nici una, a zis Hitler. Dar vă spun că acolo vor debarca. Sînt sigur.

Prezicerea aceasta a tulburat mult cugetele generalilor. În mai 1944, un anumit număr de ofiţeri germani cu grade înalte începeau să creadă că Hitler e pe cale să înnebunească. Totuşi nu puteau uita că de cîterva ori, intuiţia militară a dictatorului-caporal se manifestase genial, potrivnic unor riguroase raţionamente de-ale lor. Chiar şi acum, în pofida greşelilor lor, în pofida cerbiciei führerului în a se menţine pe linia unor erori, militarii de profesie erau impresionaţi. Hitler i-a telefonat lui von Rundstedt:

— Ce informaţii ai dumneata încît să-ţi poţi clădi cu atîta siguranţă opinia? Nici una. Ştim doar că în sudul Angliei se află concentrate cincizeci şi cinci, şaizeci de divizii. Atîta tot.

Mareşalul i-a răspuns repetîndu-şi argumentele. Şi a adăugat:

— Am pe masă un memoriu al generalului Keitel, trimis de

Cartierul dumneavoastră general. Primele rînduri sînt următoarele: „O debarcare va fi însoţită de anumite încercări de a pune repede stăpînire pe unele porturi şi aerodroame.“ Dar între Orne şi Vire nu există nici un port ca lumea…

— Nu mă interesează părerea lui Keitel! Eu îţi spun că acolo vor debarca!

Von Rundstedt, magistral realizator al ruperii frontului francez la nord de linia Maginot, în 1940, nu putea uita că alegerea punctului unde trebuia să se producă ruptura îi aparţinuse lui Hitler, care impusese planul „ne-clasic” al lui von Manstein, în ciuda opoziţiei tuturor generalilor; genială intuiţie. Dar von Rundstedt îşi mai amintea că peste cîteva săptămîni, din lipsa unei experienţe tactice, Hitler îi interzisese să arunce asupra Dunkerque-ului masa blindatelor sale, care ar fi putut opri reîmbarcarea corpului expediţionar britanic. Iar de atunci, caporalul-dictator greşise în mai multe rînduri. Von Rundstedt decise în final că atacul principal va avea loc în Pasul Calais, cu un efort secundar între Sena şi Cherbourg. Şi hotărî să-şi desfăşoare forţele conform acestei previziuni. Iniţiativa lui avea să fie neîntrerupt stînjenită pe de o parte de către Hitler, care ţinea la ideea lui, pe de alta de către mareşalul Rommel, aflat sub ordinele lui von Rundstedt încă din ianuarie 1944, dar care nu-i împărtăşea opiniile în privinţa organizării dispozitivului de apărare.

— Atacul inamicului trebuie strivit pe plaje, spunea Rommel. Dacă lăsăm forţele aliate să înainteze dincolo de ele, totul este pierdut. Nisipul trebuie să fie presărat cu obstacole tot mai numeroase, focul artileriei trebuie concentrat asupra plajelor şi asupra navelor care se apropie, iar trupele din interior să fie aduse cît mai aproape de ţărm.

Opinia lui Rommel se întemeia pe un raţionament logic şi judicios: aliaţii posedau în chip indiscutabil supremaţia aeriană; dacă izbuteau să debarce, aviaţia lor avea să oprească intervenţia cu efect a rezervelor germane mai mult sau mai puţin depărtate. Totuşi, von Rundstedt nu împărtăşea părerea subordonatului său.

— Concepţia dumitale este limitată din punct de vedere tactic, zicea el. Fireşte că nu trebuia să asistăm pasivi la instalarea unui puternic cap de pod, dar am fi imprudenţi dacă am arunca

imediat în luptă toate forţele noastre. Cine ne poate spune că cele dintîi operaţii de debarcare vor constitui atacul veritabil şi nu o simplă diversiune? O parte din rezervele noastre, îndeosebi diviziile blindate, vor trebui ţinute pregătite la cincizeci sau şaizeci de kilometri de coaste, pînă în clipa în care vom putea spune: „Aici are loc, într-adevăr, debarcarea." Atunci ne vom lansa blindatele.

— Atunci va fi prea tîrziu.

Dialogul acesta ar fi trebuit să se încheie prin adoptarea dispozitivului propus de von Rundstedt, de vreme ce el era comandantul-şef. Dar Rommel era o personalitate de prim plan, Hitler nutrea pentru el un fel de afecţiune (care nu avea să-l împiedice, totuşi, mai tîrziu, să ordone executarea lui), iar concepţia lui Rommel corespundea mai bine doctrinei sau mai degrabă sentimentului militar al dictatorului, care se îmbolnăvea pentru fiecare zece metri de teren cedaţi. Rezultatul: a fost adoptat un compromis. Diviziile blindate de sub comanda lui Rommel au fost dispersate foarte aproape de litoral, iar celelalte menţinute în interior. „Compromis catastrofic", au scris mai mulţi comentatori militari. „Pînă în cele din urmă nu au mai fost destule blindate care să-i alunge pe aliaţii de pe plaje, iar apoi nu destule pentru a declanşa un contraatac puternic, bine organizat şi la momentul ales. În realitate, trupele germane – blindate sau nu – concentrate în diverse locuri, aveau să fie paralizate de strivitoarele bombardamente ale aviaţiei şi aduse în stare de a nu se mai putea deplasa conform unui plan. Ne putem întreba, la urma-urmei, dacă dispozitivul propus de Rommel nu ar fi fost mai bun. Ne-am putea întreba despre lucrul acesta, dacă aliaţii nu ar fi dispus de stăpînirea absolută a spaţiului aerian, superioritate determinantă şi de necombătut. Oricum, cert este că însăşi ideea de compromis era stupidă. Iată, în mare, structura comandamentului şi dispunerea forţelor în ajunul invaziei.

Mareşalul von Rundstedt era comandantul-şef în vest. Avea sub ordinele sale două grupuri de armate.

Grupul de armate B, cel mai important, era comandat de mareşalul Rommel. Cuprindea mai mult de două treimi din trupele operaţionale utilizabile, respectiv: Armata a VII-a (Normandia şi Bretania), Armata a XV-a (Pasul Calais şi Flandra) şi Corpul 88

(Olanda).

Grupul de Armate G, comandat de generalul Blaskowitz, cuprindea Armata I (de pe coasta golfului Gascogne) şi Armata a XIX-a (coasta mediteraneană franceză).

Exista în Franţa şi un al treilea Cartier general, cel al Grupului de armate, condus de generalul Schweppenburg. Generalul Schweppenburg răspundea de organizarea şi instrucţia formaţiilor blindate care alcătuiau Gruparea Blindată de Vest (Panzer Gruppe West). Dar în operaţii, aceste mari unităţi treceau sub ordinele comandanţilor celorlalte Grupuri de armate.

În total existau zece divizii blindate. Şase staţionau la nord de Loara, patru la sud, acestea fiind ţinute ca rezervă în regiunile Poitiers, Angoulême, Agen. Să vorbim despre cele din nordul Loarei. Cele trei mai bune – a 21-a, a 12-a SS (Hitler Jugend) şi divizia blindată Lehr (a 3-a) se găseau între Sena şi Loara, respectiv în regiunile Saint-Pierre-sur-Dives, Evreux şi Epernon. Ele formau un ansamblu de 600 de tancuri. Celelalte trei – 1-a SS, a 2-a şi a 16-a – se aflau la nord de Sena, în jurul localităţilor Mons, Péronne şi Senlis.

La cererea lui Rommel, diviziile blindate a 2-a, a 21-a şi a 16-a au fost trecute sub comanda sa directă. Le-a apropiat imediat cît mai mult de litoral. Totuşi, în caz de invazie, nici una din diviziile acestea nu trebuia să facă vreo mişcare fără să fi primit ordinul lui Rommel. Celelalte divizii nu trebuiau să acţioneze sau să reacţioneze decît cu autorizaţia lui von Rundstedt. Generalii acestor divizii nu trebuiau în nici un caz să ia iniţiative, iar generalii Corpurilor de armată şi ai Armatelor nu exercitau asupra lor nici o autoritate. Această structură a comandamentului putea părea extravagantă oricărui militar destoinic. Von Rundstedt a arătat mai apoi că nu în asta era răul, ci că în realitate nici el, von Rundstedt, nici Rommel nu puteau mişca o singură divizie blindată fără aprobarea expresă a lui Hitler.

Trupele diviziilor blindate şi cele care ocupau fortăreţele erau trupe de elită. Cele ale formaţiilor blindate staţionate între Sena şi Loara cuprindeau aproape în exclusivitate naziști fanatici, bine instruiţi. Trebuie văzut puţin mai îndeaproape ce însemna cuvîntul divizie cînd se atribuia unei alte mari unităţi decît celor de

blindate sau din fortăreţe.

„Calitatea trupelor acestora era foarte inegală, a notat Montgomery în raportul său. Trupele aparţinînd sistemelor de apărare de pe coaste erau de proastă calitate”. „Douăzeci şi şase de divizii erau considerate „de folosinţă limitată”, se poate citi în raportul american privind bătălia de la Omaha Beach. „Şapte divizii erau unităţi de instrucţie. Trupele sistemelor de apărare de pe coaste, în sectorul Omaha Beach, cuprindeau 50% soldaţi care nu erau germani. Moralul acestora era scăzut.

Locuitorii din regiunile normande s-au putut convinge perfect, cu propriii ochi, de starea trupelor germane de apărare în perioada debarcării. Coloneii germani se simţeau oarecum deprimaţi. Atunci, întorcîndu-şi privirile spre soldaţii ţării lor, le era dat să constate că mulţi dintre aceştia erau deja oameni în vîrstă sau convalescenţi veniţi de pe frontul din răsărit. Germanii se străduiau să-i înveţe pe camarazii din Daghestan sau pe karakaipaci mînuirea tunurilor germane, ruse, franceze, cehoslovace care echipau diversele sectoare fortificate.

— Eram deseori înştiinţat că o nouă divizie urma să sosească în Franţa, venind direct din Uniunea Sovietică, din Norvegia sau din Germania centrală, a povestit von Rundstedt maiorului Shulman, în octombrie 1945. Cînd divizia aceasta apărea în sfîrşit în vest, ea consta dintr-un general comandant, un medic şi cinci brutari.

Pentru a reconstitui diviziile acestea reduse la nimic pe cîmpurile de luptă din răsărit, se luau efective germane din alte divizii şi li se adăugau „voluntari” proveniţi din ţări ocupate sau ex-ocupate. Golurile ce se produceau în diviziile din care erau luate efectivele erau umplute cu acelaşi soi de voluntari. Ruşii, calmucii şi mongoloizii făcînd parte din enumerarea de mai sus erau, în genere, trimişi în sistemele de apărare fixe (altele decît fortăreţele), în timp ce formaţiile de campanie aparţinînd infanteriei erau completate cu polonezi, alsacieni, unguri, iugoslavi, cehi, olandezi.

Vîrtejul înfrîngerii, care a dat iama şi în oameni şi în documente, face imposibilă o apreciere exactă a efectivelor germane din vest în ajunul debarcării. Cunoaştem numărul

diviziilor, nu şi afectivele lor. Nicăieri, nici o certitudine în privinţa aceasta.

Generalul Blumentritt, care a fost şeful statului major al lui von Rundstedt începînd cu finele anului 1942, a povestit cum, la începutul anului 1944, a fost elaborat şi pus în aplicare un plan sortit să-i înşele pe aliaţi asupra importanţei apărării şi a efectivelor germane. Hărţi false ale fortificaţiilor de pe litoral au fost răspîndite de către agenţi germani în Elveţia. Cînd o divizie (sau fantoma unei divizii) trebuia să sosească din est, autorităţile locale franceze erau anunţate că soseau două; apoi, regiunea de cantonare dinainte prevăzută era traversată de unul sau două regimente în deplasare în interiorul Franţei, sperîndu-se astfel, firește, că vor fi transmise de către Rezistenţă, informaţii false în Marea Britanie.

Simulările deveniră atit de numeroase şi de complicate, încît ofiţerii din toate birourile statului major al lui von Rundstedt au trebuit să ţină un fel de contabilitate dublă, pentru a nu se pierde ei înşişi în calcule. Aveau hărţi speciale, în care adevăratele divizii erau însemnate cu roşu, iar cele false cu albastru. Se făceau şi alte hărţi pe care toate diviziile, şi cele reale şi cele false, erau însemnate cu roşu; acestea erau trimise ambasadorului japonez la Vichy, spre a-i ridica moralul şi a-l convinge că Reichul european era de neînvins în vest.

Ofiţerii germani însărcinaţi cu executarea acestor stratageme nu o făceau cu plăcere şi nu-şi ascundeau gravitatea situaţiei reale. Nici pe aliaţi nu i-au înşelat stratagemele. Fotografiile aeriene i-au identificat pe deplin asupra situaţiei reale a Zidului Atlanticului şi chiar dacă le-a fost întotdeauna greu să afle exact ce efective aveau germanii, informaţiile transmise de Rezistenţă le-au furnizat date precise în privinţa numărului de formaţii, a identificării şi amplasamentelor lor.

În după-amiaza zilei de 5 iunie, un ofiţer din Biroul 2 al O.K.W.-ului din Berlin a venit să-i raporteze generalului Jodl, şeful statului-major general al trupelor de operaţii, că serviciile de ascultare radio semnalau o creştere anormală a volumului emisiunilor britanice.

— Trebuie informat Cartierul general din vest?

— De prisos, a spus Jodl. Trupele din vest sînt probabil în alarmă.

Dar noi am văzut că nu erau, iar statele lor majore şi mai puţin. Rommel se găsea la Herrlingen, în apropiere de Ulm, unde se dusese să-şi vadă familia după o călătorie de serviciu la Berlin. La Cartierul general al lui von Rundstedt, toată lumea gîndea că debarcarea a fost amînată cu cîteva săptămîni. Precedentele mesaje de alarmă ale agenţilor germani aflaţi în Marea Britanie fuseseră dezminţite, toate, de eveniment – de absenţa evenimentului.

Între timp, la Berlin, Jodl îşi schimbase pesemne părerea, căci seara, Cartierul general din vest a fost informat că a sporit numărul emisiunilor britanice, în special cel al mesajelor codificate, destinate mişcărilor de rezistenţă.

— Aviz de alarmă nr.2 Armatei a XV-a, a ordonat von Rundstedt.

Alarma nr.2 însemna că toţi oamenii trebuiau să stea lîngă vehiculele lor. Armata a XV-a era cea care ţinea litoralul între Sena şi gurile Meusei. Von Rundstedt credea în continuare că atacul va fi dat dinspre Pasul Calais. Nu a intervenit nici o schimbare în obişnuitele consemne ale Armatei a VII-a.

La ora 24 şi 10 minute, a sosit la Cartierul general din vest primul mesaj care anunţa începutul invaziei: „Paraşutişti ai aliaţilor în regiunea Valognes, Cotentin.” Vestea era falsă. Nici un militar al aliaţilor nu pusese încă piciorul pe pămîntul francez.

Către ora 1 şi 30 a sosit cel de-al doilea mesaj, retransmis de Grupul de armate B: „Armata a VII-a către Grupul de armate: Corpul 84 semnalează paraşutişti aliaţi în acţiune, în regiunea Caen şi Cotentin.” De data aceasta ştirea era exactă.

XI

CU TRUPELE AEROPURTATE

Lampa roşie care arăta că oamenii trebuiau să se pregătească pentru salt se aprinse. Cu toţii îşi părăsiră scaunele.

Paraşutiştii săreau din avion prin trapa din podea sau, dacă se găseau la bordul unui „Dakota“, prin uşă. Cu picioarele în marginea trapei sau a uşii, soldatul se ghemuia ori rămînea în picioare, gata pentru salt. Faţa îi era mînjită cu negru. Peste uniforma-i camuflată, el purta o bluză de salt, acoperită la rîndul ei de un camuflaj. Buzunarele din afară erau burduşite cu muniţii; armele şi grenadele se aflau agăţate pe trupul său prin chingi. Fiecare ducea cu sine cel puţin 35 de kilograme. Pe cap, o cască specială, înlăuntrul căreia stau prinse cartuşe; în carîmbi, cuţite. Specialiştii de balizare a zonelor de aterizare duceau în plus o trusă conţinînd rachete luminoase. Paraşuta, din nylon sau bumbac, avea, pe atunci, un diametru de aproximativ nouă metri şi era străpunsă în centru de o gaură avînd şaptezeci de centimetri, destinată să reducă tangajul. Fiecare paraşută, înainte de a fi introdusă în pachetajul ei, a fost cercetată şi pliată de o femeie specialist căreia, pentru lucrul acesta, i-au trebuit douăzeci şi cinci de minute. Nu trebuie să fie ţinută niciodată mai mult de două luni în pachetaj.

Ca să sară, oamenii aşteptau semnalul unei lămpi verzi. Ei erau militari ai Brigăzii a 5-a de paraşutişti. Cei trei ofiţeri însărcinaţi cu balizarea luminoasă a zonei de aterizare trebuie să fi ajuns pe pămîntul Franţei între orele 24.10 şi 24.20. Brigada a 5-a de paraşutişti făcea parte din Divizia 6 aeropurtată britanică, divizie care avea misiunea de a lua în stăpînire podurile de peste Orne şi canalul Caen.

De îndată ce s-a dat semnalul, oamenii au sărit unul după altul, cît mai repede cu putinţă. Pentru lansările în grup, trupele aeropurtate utilizează aproape totdeauna paraşuta cu deschidere automată. De îndată ce paraşuta s-a desfăcut, senzaţia de cădere încetează. Pămîntul este cel care „urcă“. Greu poate fi calculat momentul în care se va produce întîlnirea cu pămîntul. Şocul resimţit la atingerea solului este comparabil cu cel provocat de o săritură efectuată, cu ochii legaţi, de la o înălţime de trei metri, trei metri şi jumătate.

Foarte rar se întîmplă ca paraşuta să nu se deschidă, cînd saltul este executat de la o înălţime regulamentară. Tot atît de rar

se întîmplă ca paraşuta să se înfăşoare. Dacă saltul este prost făcut, paraşutistul se poate agăţa în hamuri, ori paraşuta să se balanseze foarte tare. Totuşi, cu sînge rece, necazul poate fi înlăturat în timpul coborîrii. Dificultăţile cele mai obişnuite îl aşteaptă pe paraşutist la sosirea pe sol. El trebuie ca atunci cînd atinge pămîntul să-şi lase moi gleznele, genunchii, spinarea... Trebuie să se rostogolească astfel încît şocul să fie absorbit de cea mai mare suprafaţă posibilă a corpului. Este esenţială obligaţia de a ţine picioarele apropiate, iar tălpile paralele cu solul. Ajuns pe pămînt paraşutistul declanşează sistemul de eliberare instantanee, îşi desface hamurile şi se îndreaptă spre locul de întîlnire.

Brigada a 5-a de paraşutişti urma să aterizeze într-o zonă situată la nordul satului Ranville şi, înainte de toate, să ia în stăpînire podurile de peste rîul Orne şi canalul Caen, în preajma satelor Bénouville şi Ranville. Podurile trebuiau luate imediat, fără şovăire, înainte de orice încercare a inamicului de a le arunca în aer. Un comando special de asalt, transportat de şase planoare, avea să participe la această operaţie. Instrucţia specială efectuată în vederea ei începuse în aprilie, fiecare om ştiind exact ce avea de făcut. Paraşutiştii îşi unseseră feţele cu o soluţie neagră. Toţi priveau înainte. În sfîrşit, lampa verde se aprinse.

La bordul fiecărui planor, oamenii stăteau de-a lungul pereţilor, pe cele două bănci aşezate faţă în faţă, cu mîinile pe genunchi. Erau tăcuţi şi doar din cînd în cînd îşi întorceau spre partea dinainte chipurile. Militarii din trupele transportate cu planoarele nu aveau paraşute, ci doar o vestă de salvare, „Mae West“ [1]. Ajunseseră, acum, se pare, cam în dreptul mijlocului Mării Mînecii.

Interiorul cilindric al planorului nu oferă deloc impresia de soliditate. Structurile de rezistenţă, ce se zăresc din loc în loc, par aproape la fel de fragile ca şi coca din lemn uşor. Planoarele care transportau personalul erau aparate monoplan, cu aripa sus şi foarte lungă. Oamenii care le-au văzut fie zburînd, fie la sol au

[1] Echipament special de salvare în cazul căderii în apă. Se umfla automat şi asigura plutirea. Numele venea de la celebra actriţă de cinema americană din anii ’30, supranumită şi „femeia cu forme pline“ (n.t.).

fost impresionaţi de silueta lor prelungă, îngustă, care îi ducea cu gîndul la păsările de mare; anvergura lor era de aproximativ treizeci de metri, faţă de numai douăzeci lungime.

Planoarele „Horsa“ (britanice) erau prevăzute cu un tren de aterizare triciclu; dar, cel mai adesea, trenul acesta trebuia largat (aruncat) înainte de a ajunge pe pămînt, iar aterizarea se făcea pe burtă, cum se putea, în mijlocul unor crînguri, a unor cîmpuri arate sau păşuni, fiind prea fericiţi cînd nu se întîmpla ca lucrul acesta să aibă loc peste păienjenişul de ţăruşi plantaţi de duşman. (Cele mai multe dintre terenurile propice unei aterizări fuseseră acoperite cu asemenea ţăruşi. Locuitorii de prin părţile acelea le porecliseră „sparanghelii lui Rommel“). Aterizarea planorului este aproape totdeauna semnalată printr-un zgomot asemănător trosnetului de lemn frînt.

Planoarele „Hamilcar“ (tot britanice), puţin mai mari decît „Horsa“, transportau material: fiecare putea duce un tanc uşor sau două jeep-uri cu remorci. Coada lor putea fi detaşată întreagă, aproape instantaneu, la coborîrea pe sol, ceea ce permitea ca descărcarea să se facă rapid.

În cabina fiecărui planor „Horsa”, cei doi piloţi stăteau aşezaţi unul lîngă celălalt, pilotul principal avînd locul din stînga. Comenzile de la bordul unui planor sînt aceleaşi ca şi cele ale avionului, doar că nu există manetă de gaze. Ea este înlocuită de un levier mic, vopsit în roşu, care serveşte la desfacerea, în momentul dat, a cablului ce leagă planorul de avionul remorcher. Există şi un indicator de unghi de remorcare. Planorul trebuie să se găsească fie puţin deasupra avionului remorcher, fie puţin dedesubt, niciodată perfect în prelungirea aceluia, altfel vîrtejurile produse de înaintarea lui în aer ar face ca planorul să intre în tangaj şi atunci sistemul de remorcare s-ar rupe.

Pentru a-i instrui pe piloţii primelor planoare destinate debarcării, specialiştii din armată construiseră o machetă ce reprezenta foarte exact cursul inferior al rîului Orne, iar macheta slujise la turnarea unui film menit să creeze spectatorilor impresia că tocmai soseau deasupra locurilor acelora. Piloţii vedeau ieşindu-le în întîmpinare toate accidentele de teren. Mai întîi, filmul a fost proiectat cu lumină normală, apoi printr-un ecran albastru care reproducea condiţiile clarului de lună.

Planoarele decolaseră între orele 22,56 şi 23,02. La 24.06, primul planor a trecut deasupra litoralului francez, la o altitudine de aproape 2.000 metri. Ostaşii dinlăuntrul lui l-au văzut pe pilot manevrînd levierul roşu: se desprinsese de avionul remorcher. Toate planoarele trebuiau să procedeze astfel când ajungeau deasupra litoralului şi să înceapă a luneca uşor, în linişte, ca nişte fantome în noapte.

La bordul celui dintîi planor domnea calmul, chiar şi după depăşirea liniei litoralului. Nici o reacţie din partea antiaerienei. Toţi îşi încordau auzul. Se gîndeau la ţăruşii peste care poate că vor fi nevoiţi să coboare. Ideea aceasta îi sîcîia de fapt cel mai mult. Se deschiseră cele două uşi – cea din faţă şi cea din spate. Apoi oamenii se luară de braţ şi se ţinură astfel, strînşi unii de alţii, pentru a amortiza şocul. Dar acesta nu se produse, deşi se părea că trecuse destulă vreme de cînd pilotul mînuise levierul roşu. În realitate, nu trebuiau să se scurgă decît şapte minute între clipa aceea şi cea a atingerii solului.

Planorul ateriză greoi, dar aşa cum se cuvenea. Imediat, prin deschizături, răzbătu o lumină.

— Trag, nemernicii!

Credeau că era vorba de gloanţe trasoare, dar de fapt nu erau decît jerbe de scîntei pe care le iscase planorul lovindu-se de sîrme. Oamenii săriră afară prin uşi.

— Pe aici! le spuse comandantul. Acolo e podul!

Cu toţii începură să alerge. În aceeaşi clipă, traiectoriile gloanţelor trasoare brăzdară noaptea. Locotenentul căzu. Dar din urmă sosea, tot alergînd, detaşamentul desantat dintr-un alt planor.

— Pe aici, pe aici, striga ofiţerul comandant al acestuia. Nemţii care trăgeau de prin tranşeele din jur au fost atacaţi cu grenade şi mitraliere. Singurii care au luptat cu adevărat au fost subofiţerii: ceilalţi dăduseră bir cu fugiţii.

Podul de peste Orne, aflat la cîteva sute de metri spre est, a fost luat pe loc, fără luptă; nu s-au tras decît cîteva focuri. Un locotenent a traversat podul şi a bătut la uşa unei case ce se găsea la celălalt capăt. Era locuită de o pereche foarte în vîrstă.

— Am venit să eliberăm Franţa, le-a spus ofiţerul.

Cei doi bătrîni l-au privit speriaţi şi nu i-au răspuns. Credeau

că e vreun şiretlic de-al vrăjmaşului. Sau poate că, pur şi simplu, se temeau de ceea ce ar fi putut urma.

Nici unul dintre cele două poduri nu fusese minat. Puţin mai tîrziu, un tun antitanc aeropurtat a fost pus în poziţie de luptă lângă cafeneaua Gondrée. A servit spre a se deschide focul asupra unui vechi tanc Renault trimis de germani spre a contraataca. Tancul a luat foc, iar muniţia lui a explodat. La podul de peste Orne a venit o maşină a nemţilor. O salvă de mitralieră a oprit-o locului. Din ea a ieşit un ofiţer german: cel însărcinat cu apărarea podului.

— Ucide-mă, a spus el ofiţerului paraşutist. Sînt dezonorat.

A fost stabilit îndată, în jurul podurilor, un perimetru de apărare, pînă la sosirea, în cursul zilei de 6 iunie, a trupelor ce trebuiau să vină dinspre plaje, cu ajutorul planoarelor sau pe jos.

Brigada a 3-a de paraşutişti avea drept primă misiune să atace şi să distrugă bateria de la Merville, situată la mai puţin de un kilometru de litoral, baterie ale cărei tunuri puteau să bată în anfiladă plajele de debarcare.

Bateria era alcătuită din patru piese de cîte 150 mm instalate într-o lucrare din beton de doi metri grosime, peste al cărei acoperiş existau patru metri de pămînt. Toate intrările aveau uşi din oţel. Obiectivul era apărat de un tun de 20 mm şi de mai multe mitraliere. Poziţia era înconjurată de un cîmp de mine şi de un zid protector. Dincolo de zid, spre litoral, fusese amenajat un şanţ antitanc de trei metri adîncime şi cinci lăţime; pe celelalte trei laturi, o reţea de sîrmă ghimpată de 1,50 m înălţime şi cinci metri adîncime. Dincolo de aceste sisteme de apărare, alte cîmpuri de mine. Garnizoana număra 150-200 de oameni. Acestea erau informaţiile ce au putut fi procurate, mai cu seamă prin agenţii Rezistenţei franceze.

Bateria trebuia atacată de trupe paraşutate lansate în apropiere şi de către un comando de voluntari, transportaţi în trei planoare. Planoarele acestea urmau să aterizeze nu în apropierea bateriei, ci chiar deasupra ei. Largîndu-şi trenul de aterizare, trebuiau să se aşeze pe burtă, pe cimentul bateriei. Comandoul trebuia să fie alcătuit din patru ofiţeri şi cincizeci şi cinci de ostaşi.

Ofiţerul responsabil cu distrugerea bateriei de la Merville era

locotenent-colonelul T.B.H. Otway din Royal Ulster Rifles[1]. Primind misiunea în ziua de 2 aprilie, a reflectat asupra ei o săptămînă, apoi s-a dus la generalul Hill, comandantul brigăzii şi i-a spus:

— Cred că voi duce la bun sfîrşit misiunea, dar aş dori să am toată libertatea în privinţa pregătirii.

— Ce înţelegi prin „libertate”?

— Să-i instruiesc pe oameni aşa cum aş vrea eu şi unde aş vrea. Asta implică anumite lucrări şi oarecare cheltuială.

— În ce mă priveşte, sînt de acord. Dar trebuie să raportez mai sus.

Peste o oră, Otway a aflat că înaltele foruri i-au acordat încredere. De fapt, ce dorea?

— Iată despre ce este vorba, explică el: Instrucţia se va face în apropiere de localitatea Newbury[2], unde topografia se aseamănă întrucîtva cu cea a obiectivului, doar că nu este pe litoral, lucrul fără importanţă. Rîurile şi drumurile sînt asemănătoare. Aş vrea să organizez acolo construirea unei false baterii şi a unei poziţii false.

— După cîte mi-au spus, am impresia că superiorii noştri vor fi de acord cu lucrul acesta, a spus generalul Hill.

— Da, însă regiunea despre care vorbesc este în întregime cultivată. Recoltele ce ar trebui sacrificate pentru ca planul meu să poată fi pus în aplicare s-ar evalua la cîteva mii de lire sterline. S-ar cuveni ca proprietarii să fie despăgubiţi.

— Drace! exclamă generalul.

Din nou consultate, forurile superioare îşi întăriră acordul dat. Cîteva mii de lire sterline nu însemnau nimic pe lîngă necesităţile superioare ale războiului. Otway indică exact locul ales. Îşi întocmi cererea într-o miercuri. Vineri sosiră genîştii şi începură să lucreze. Între timp a mai fost nevoie de acordul a şapte ministere.

În numai o săptămînă a fost executată o reproducere exactă, după fotografii, a bateriei – 360 pe 360 m. Nişte tuburi imitau ţevile tunurilor. Au trebuit să fie imitate întocmai atît terenul bateriei cît şi împrejurimile sale – în dimensiuni şi în relief. Au fost transportate de la Plymouth la Liverpool, pe remorci speciale,

---

[1] Regiment de infanterie din armata britanică (unde unităţile purtau numele garnizoanei. (n. t.).

[2] Localitate situată în Berkshire, nu departe de Reading.

patru excavatoare mecanice şi şase buldozere uriaşe, care au început să răscolească pământul, spre a săpa gropi şi a face cocoaşe, conform schiţelor. Se muncea zi şi noapte; noaptea, la lumina reflectoarelor.

Păstrarea secretului era „de o importanţă vitală”. Toate drumurile din jur au fost blocate, barajul nu putea fi trecut decît cu un permis semnat de însuşi locotenent-colonelul Otway. Dintre locuitorii deveniţi în felul acesta prizonieri, unii acceptau situaţia cu bunăvoinţă, alţii se arătau furioşi. Spre a-i mai îmbuna puţin, îi invitau să bea cîte un păhărel la popotă. Pentru a se încredinţa că toţi ofiţerii, toţi soldaţii păstrau secretul, forurile înalte au trimis în zona Newbury un anumit număr de femei tinere, „atrăgătoare şi anume instruite”, cu ordinul de a face orice (*their utmost*) spre a smulge trupelor informaţii. Eşecul acestor sirene a fost deplin, deşi oamenii erau la curent cu totul, în afară de locul şi data la care avea să aibă loc atacul. Experienţa aceasta se află descrisă în documente oficiale.

Treizeci şi cinci de ofiţeri şi şase sute de subofiţeri şi soldaţi au fost deci instruiţi vreme de cîteva săptămîni. S-au făcut cinci repetiţii generale pe timp de zi şi patru noaptea.

La 31 mai, batalionul a părăsit regiunea pentru a se îndrepta spre aerodromul de plecare, unde au fost date instrucţiunile finale. Fiecare om era în stare să repete în faţa superiorului său direct, pe dinafară şi fără şovăire, tot ce trebuia să facă după aterizare – minut cu minut. Femeile aparţinînd Serviciului de voluntari din Oxford (Voluntary Service) au prezentat un drapel confecţionat de ele, anume. Se atrăgea atenţia că cele trei planoare cu voluntari trebuiau nu numai să aterizeze pe baterie, dar aveau să o facă sub tirul paraşutiştilor care atacau bateria dinafară. Iată planul de atac:

Aveau să fie lansate mai întîi două grupuri mici, unul pentru a organiza întîlnirea, la cîteva sute de metri de baterie, celălalt pentru a face o recunoaştere. Trupele de atac dinafară (alcătuite din paraşutişti) urmau să sosească după aceea, în acelaşi timp cu aterizarea a cinci planoare încărcate cu tunuri antitanc, jeep-uri, remorci cu muniţii, scări pentru a trece peste şanţurile antitanc. În sistemele de apărare ale bateriei aveau să fie deschise trei breşe de către o echipă de distrugere; restul batalionului urma să se

năpustească şi el imediat, unindu-se cu voluntarii din planoarele aterizate pe baterie, realizîndu-se astfel cucerirea.

În timpul atacului trebuia să aibă loc şi un altul, fals, lângă intrarea principală, iar trăgători izolaţi urmau să facă tărăboi, astfel încît să producă dezorientare.

Nu ar fi de prisos să adăugăm că o sută de avioane „Lancaster" trebuiau să bombardeze bateria cu zece minute înainte de atac.

În fapt, puţine acţiuni ale debarcării au fost pregătite cu atîta migală. Dar, ca foarte adesea în asemenea situaţii, şi aceasta avea să se desfăşoare într-un chip neprevăzut.

Locotenent-colonelul Otway şi grupul său se aruncară prin uşa unui avion „Dakota" [1]. Ştia că lansarea nu se efectua conform planului, întrucît a fost nevoie să se execute o manevră de evitare a antiaerienei. Ei şi!... Or să se descurce. Pămîntul urca spre ei, destul de bine scăldat în lumina lunii. Otway privea atent şi, deodată, recunoscu locul unde avea să ia contact cu solul. Hărţile şi machetele fuseseră executate cu atîta măiestrie, încît era cu neputinţă să te înşeli. Casa aceea mare, pe care o vedea acum, era postul de comandă al unui batalion german. Iar locotenent-colonelul Otway era pe punctul de a coborî chiar pe el.

Nu căzu pe acoperiş, de care îl despărţeau doar cîţiva metri, ci într-o grădină. În timp ce se desfăcea din chingile paraşutei, îl văzu pe unul dintre ai săi – un soldat – aterizînd la cîţiva metri. În clipa aceea se deschise o fereastră şi se auziră focuri de revolver. Cei doi bărbaţi se trîntiră pe burtă. Apoi soldatul se ridică brusc şi azvîrli ceva pe fereastră. Focurile de revolver încetară pe loc.

— Hai să o ştergem, îi spuse Otway soldatului. Grenada dumitale nu a explodat.

— Nu era o grenadă, ci o cărămidă. O luasem din grădină.

Când sosi la locul de întîlnire, locotenent-colonelul dădu peste o situaţie mult mai puţin bună decît sperase. Paraşutarea se făcuse pe o suprafaţă mult prea întinsă, oamenii soseau la intervale. La ora 2.30 nu se adunaseră decît o sută cincizeci, adică vreo treizeci de fiecare companie.

— Ia să vedem, care este situaţia? întrebă Otway. Cîte tunuri?

---

[1] Aparat de transport bimotor, de producţie americană (n.t.).

— Nici unul, domnule. Oricum, de vreme ce tot nu avem muniţii pentru tunuri…

Nici jeep-uri. Nici ambulanţe de campanie, doar şase infirmieri. Nici genişti. Nici detectoare de mine. Lipsea căpitanul unei companii.

— Dar măcar mitraliere sînt?

— Una, domnule. Zece torpile Bangalore. Şi rachete de semnalizare.

— Bine, spuse Otway. Atunci, înainte! Să atacăm bateria.

În clipa aceea se auziră nişte explozii groaznice: atacau „Lancaster“-ele. Odată cu liniştirea vacarmului, mica trupă se puse în mişcare.

Primul contraatac căruia se văzu nevoită să-i facă faţă sau pe care, mai degrabă, a trebuit să-l ocolească, a fost cel declanşat de o cireadă de vaci înnebunite, care execută o şarjă sub clar de lună, din fericire fără rezultat. La puţin timp după aceea oamenii se întîlniră cu grupa de recunoaştere. Erau încă tulburaţi de atacul „Lancaster“-elor, care nu nimeriseră deloc bateria, aruncîndu-şi bombele foarte aproape de eşalonul de cercetare. Aceştia reuşiseră totuşi să deschidă cîteva breşe în sistemele de apărare exterioare ale construcţiei germane, fără să atragă atenţia, şi fără să fi fost spulberaţi de mine. Sub conducerea lor a fost reluat marşul spre înainte.

— Iată bateria, spuse unul dintre cercetaşi.

I se zăreau cu destulă claritate, în lumina lunii, pereţii din beton. O mitralieră începu să latre, apoi încă una şi încă una. Atacatorii se trîntiră în iarbă, răspunzînd cu focuri de automat şi cu singura lor mitralieră. În scurtă vreme tirul inamicului încetă. Oamenii făcură un salt înainte.

— Planoarele! spuse un ofiţer.

Nu se vedeau decît două. Descriau cercuri pe deasupra bateriei, în tăcere, asemenea unor uriaşe păsări nocturne.

Cel de al treilea, întrucît i se rupsese cablul de remorcare, fusese nevoit să aterizeze în Anglia. Celelalte două fuseseră lovite în cîteva rînduri de antiaeriană pe cînd ajunseseră deasupra litoralului. Şi acum sosiseră, continuînd să-şi descrie cercurile, de parcă nu ar fi îndrăznit să aterizeze. În sfîrşit, unul dintre ele se apropie de sol. Se auziră cîteva înjurături:

— A dat greş!

Într-adevăr, planorul ateriza la opt sute de metri de baterie. Pilotul confundase obiectivul cu satul Merville. Nici al doilea planor nu a nimerit bateria. A aterizat la patruzeci de metri de sîrma ghimpată.

— Asta este şi basta! zise Otway. Înainte!

Două breşe au fost deschise în sîrma ghimpată, cu ajutorul torpilelor Bangalore. A fost trecut şi zidul împrejmuitor, în timp ce împuşcăturile nu mai conteneau. Cîteva minute, salva se dovedi aprigă, aproape că se ajunsese la o luptă corp la corp. Un neamţ strigă:

— Fallschirmtruppen!

Ceilalţi aruncară de îndată armele şi ridicară braţele. Supravieţuitorii aceştia erau douăzeci şi doi la număr. Jur împrejurul bateriei, iarba era acoperită de trupuri – englezi şi germani laolaltă.

Cîţiva atacatori care apucaseră să pătrundă în baterie s-au înapoiat în mare fugă:

— Tunurile nu sînt de o sută cincizeci, domnule. Sînt de şaptezeci şi şase.

— Bun, spuse Otway. Aruncaţi-le în aer!

Atacul îi costase pe britanici cinci ofiţeri şi şaizeci şi cinci de subofiţeri şi soldaţi ucişi sau răniţi. Zorile albeau cerul. Otway văzu pe unul dintre ofiţerii supravieţuitori căutînd ceva în buzunarul de sus al combinezonului.

— Ce faci acolo?

— Trimit un mesaj în Anglia, domnule.

Era un ofiţer de transmisiuni. Scoase din sîn un porumbel cu aripile strînse şi cu un căpşor vioi, pe care şi-l tot răsucea în toate părţile. Şi el participase la atac. I-a dat drumul. Şovăielnic, pasărea a urcat spre bolta care pălea.

Alte unităţi ale brigăzii a 3-a de paraşutişti aveau drept misiune să distrugă podurile de peste Dives, ca şi cele de peste alte cursuri de apă la Troarn, Bures, Robehomme, Varaville şi să-i taie inamicului toate căile de acces dinspre sud şi est, pînă la sosirea trupelor debarcate. Toate misiunile acestea au fost îndeplinite, întîmpinînd dificultăţi mai multe sau mai puţine. În satul Hauger, apărătorii unei case fortificate au rezistat o oră unui

asalt dintre cele mai violente. După ce poziţia a fost cucerită, s-a văzut că apărătorii ei erau ruşi, cărora nemţii le spuseseră că, odată capturaţi, vor fi împuşcaţi ca „trădători”. Nefericiţii hotărîseră să-şi vîndă scump viaţa în loc să se predea ori să fugă, aşa cum făceau mulţi alţii.

Paraşutiştii lansaţi departe de punctele de întîlnire nu s-au putut reuni cu ceilalţi decît după adevărate aventuri ca în poveştile cu Pieile Roşii – rîuri trecute înot sau prin vad, încăierări, traversări de păduri necunoscute unde mai exploda şi cîte o mină, toate acestea întretăiate de popasuri prin ferme, unde ţăranii ofereau lapte sau vin amărui. Un grup mic s-a pierdut prin mlaştini, înspre Bavent, astfel că i-au trebuit şase ore ca să parcurgă o mie opt sute de metri.

Primul american al invaziei a fost căpitanul Lillyman din Divizia 101 aeropurtată. El a pus piciorul pe pămînt la ora 0.16, în apropiere de Saint-Germain-de-Varreville, în Cotentin. Făcea parte din echipele care trebuiau să balizeze cu ajutorul focurilor ariile destinate aterizării paraşutiştilor.

Paraşutarea din Cotentin, la vest de frontul de debarcare, era socotită a fi mult mai primejdioasă decît cea din est. Exista ideea că sistemele de apărare germane erau mai puternice în regiunea aceasta.

— Cincizeci la sută dintre paraşutişti vor fi scoşi din luptă în timpul lansării, îi prezisese lui Eisenhower mareşalul Aerului Leigh Mallory. Cît priveşte trupele aeropurtate în planoare, o să fie şi mai şi. Operaţia se va solda cu sacrificarea a mii de oameni, fără a se sprijini cu nimic atacul general. Mai bine s-ar renunţa la asta.

„M-am dus în cortul meu şi m-am aşezat să reflectez”, a scris Eisenhower. Impresionat, tulburat şi-a pus întrebări ore în şir. Cele două divizii de paraşutişti, pregătite a fi lansate în Cotentin, aveau misiunea de a ocupa cîteva puncte importante şi de a-i tăia inamicului anumite căi de acces în timpul debarcărilor pe plaja Utah, cea mai de vest. Dacă se renunţa la paraşutarea din Cotentin, debarcarea pe Utah era compromisă; prin urmare, era mai bine să se renunţe la ea. Deci, tot planul trebuia rediscutat.

Eisenhower a consultat atunci alţi experţi, care l-au asigurat că pierderile nu vor fi atît de grave cum prezicea Leigh Mallory.

Eisenhower l-a invitat pe acesta să-şi dea părerile în scris, pentru a scăpa de responsabilitate, apoi a hotărît: paraşutarea Diviziilor 82 şi 101 aeropurtate va avea loc aşa cum s-a prevăzut iniţial. În seara zilei de 5 iunie, Eisenhower s-a dus pe aerodrom şi a discutat cordial cu paraşutiştii americani. A stat cu ei pînă ce a decolat ultimul avion; era aproape de miezul nopţii.

„Punctul important" care trebuia cucerit de către Divizia 82 aeropurtată era tîrgul Sainte-Mère-Eglise, canton principal, alcătuit din o mie de locuitori, situat pe şoseaua naţională nr.13 Paris-Cherbourg.

Divizia 101 aeropurtată trebuia să cureţe şi să fie stăpînă pe patru drumuri secundare care porneau de la plaja Utah. Aceste patru şosele constituiau singurul mijloc de pătrundere în interiorul ţinutului, căci în jurul lor toate păşunile fuseseră inundate de germani. Trebuia ocupată, de asemenea, ecluza La Barquette, situată la doi kilometri nord de Carentan, care comanda reţeaua de drenaj şi irigaţii ale celorlalte pămînturi din vecinătăţi şi care puteau sluji la inundarea regiunii.

Timpul era întunecat, plafonul 3.000 de metri, formaţii noroase pe la 300 metri şi văluri de ceaţă uşoară la sol. Vîntul sufla dinspre vest cu 30 de kilometri pe oră. Echipajele, în total 925 de avioane, care transportau 13.000 de oameni, au ajuns în Cotentin dinspre vest în valuri succesive şi au început a coborî la înălţimea de desantare. Cea mai mare parte au pierdut din coeziune în timp ce traversau straturile de nori sau în timp ce manevrau ca să scape de tirul antiaerienei.

Cam o treime din Divizia 82 (regimentul 505) a ajuns la pămînt în condiţii aproape perfecte către ora 2,30, în interiorul ariei prevăzute, chiar la vest de Sainte-Mère-Eglise. De cum s-a regrupat, batalionul din vîrf (batalionul al 3-lea) s-a îndreptat spre tîrg, tăindu-şi drum prin cîmpii. Cîteva focuri, cîteva rafale izolate i-au întîmpinat pe paraşutişti cînd au ajuns la sol; apoi, din nou tăcere. Văzînd cît de adînc erau cufundate în linişte fermele şi căsuţele, toate cu obloanele închise, oamenii aveau impresia că păşesc pe tărîmul de basm al Frumoasei din pădurea adormită. Doar cînd şi cînd mugetul unei vaci... Alteori cîte un căţelandru alerga prin ierburi, lătrînd, apoi se lăsa mîngîiat.

La periferia orăşelului, cea dintîi mitralieră a inamicului

deschise focul. Dar a fost iute reperată, încercuită, redusă la tăcere. Alte împuşcături se auziră mai apoi. Paraşutiştii se avîntau. Lumina cernută a dimineţii venea să o înlocuiască pe cea a lunii. Se trăgea puţin din toate părţile, în orăşel şi în împrejurimile sale.

Cînd se făcu ziuă de-a binelea, oamenii văzură că Sainte-Mère-Eglise nu era de fapt ocupat. Germanii o luaseră din loc, în afară de cîteva grupuleţe izolate care încă mai rezistau. Aceştia erau cu adevărat germani. Ceilalţi fuseseră georgieni (Batalionul 795, Regimentul 739 infanterie). Apărarea „fortăreţei Europa" nu-i prea interesa.

La ora 9.30 „localitatea era deplin curăţată, după nimicirea cu grenada şi cuţitul a ultimelor elemente ce mai opuneau rezistenţă".

Celelalte două treimi ale Diviziei 82 (Regimentele 507 şi 508), ca şi cea mai mare parte din Divizia 101 nu au respectat planul de atac. Paraşutiştii nu au constituit deloc ţinte aşa cum prezisese Leigh-Mallory, dar au aterizat dispersat, în afara ariilor prevăzute.

În anumite puncte, cei însărcinaţi cu punerea balizelor fuseseră împiedicaţi să-şi facă treaba, fie din pricina intervenţiei nemţilor, fie pentru că antiaeriana silise avioanele să-şi lanseze paraşutiştii în alte locuri decît în cele stabilite. Pămîntul s-a dezvăluit bogat în surprize. Acolo unde fotografiile aeriene indicaseră spaţii mari, de păşune, oamenii s-au pomenit în mlaştini în care se afundau pînă la piept; peste pămînturile inundate, deasupra apei, crescuse iarbă. În apropiere de Angoulême, antiaeriana a doborît trei avioane. Divizia 101 a pierdut 1.500 de oameni şi 60% din material.

Soldaţii mergeau, ca să zicem aşa, la întîmplare, îi întîlneau pe cei din alte unităţi şi formau grupuri eterogene, pe care ofiţerii îi luau apoi în mînă – pe ici, pe colo – şi îi conduceau, de bine, de rău, spre obiective. Generalul Taylor, comandant al unor unităţi de paraşutişti, s-a ocupat astfel de un grup alcătuit din patruzeci de soldaţi şi optsprezece ofiţeri din diverse companii; împreună au atacat Saint-Pierre-du-Mont.

Şi alte formaţii, nu prea ordonate nici ele, au patrulat în spaţiul cuprins între Montebourg, Pont-l'Abbé, Carentan şi mare, atacînd patrule şi mici posturi germane care se apărau după

taluzurile căilor ferate sau la adăpostul unor ferme izolate, cu alte cuvinte erau angajate într-o guerilă foarte departe de orice fel de plan. Totuşi, cea mai mare parte din misiuni au fost îndeplinite şi, cu toate că numai o treime din efective au putut fi regrupate pentru a lupta, paraşutarea din Cotentin i-a stînjenit mult pe germani; de îndată ce descopereau chiar şi un singur paraşutist, la fiecare cotitură de drum sau de cărare, un grup de mesaje de alarmă se abătea asupra statelor-majore, creînd impresia că estul peninsulei era deja invadat. Trupele germane s-au refugiat în interiorul punctelor lor de sprijin, în defensivă.

Primul eşalon al Diviziei 101 aeropurtate fusese paraşutat începînd de la ora 1.30. Al doilea, care cuprindea cea mai mare parte a personalului de comandă şi tunurile antitanc, a fost adus în zori, de către cincizeci şi unu de planoare. Păsările acestea fragile au fost mai puţin fericite decît fraţii lor care transportaseră Divizia 6 aeropurtată britanică la estul frontului de debarcare. Multe dintre ele au căzut în copaci şi în mărăcinişurile păduricii. Printre morţi s-a aflat şi generalul Pratt, comandantul adjunct al diviziei. Peste o oră, cerul fu brăzdat, înspre est, de lumini; apoi, un vuiet crescînd de tunete. Paraşutiştii se priviră:

— A început.

XII

„AICI, RADIO-INVAZIA…”

Debarcarea americană de la Iwo Jima (în Pacific), efectuată la 19 februarie 1945, a fost radiodifuzată. Sergentul Richard E. Mawson, instalat la bordul unei şalupe de debarcare, apoi în remorca unui jeep, descria tot ce vedea. La opt mii de kilometri distanţă, auditorii americani urmăreau, din casă, luptele înverşunate şi înaintarea trupelor de marină precedate de

înspăimîntătorul bombardament. „Audierea relatărilor lui Mawson era cu atît mai emoţionantă, cu cît ea era punctată de exploziile proiectilelor şi ale bombelor, precum şi de vuietul valurilor de avioane ce veneau în picaj“. Reportajul a fost dat de mai multe ori, în emisii eşalonate în timp.

Debarcarea din Normandia nu a fost difuzată din clare motive de securitate militară. La Iwo Jima, partida împotriva Japoniei era cîştigată. La 6 iunie 1944, nu putea fi vorba să li se furnizeze germanilor, în timpul desfăşurării unei operaţii vitale pentru Aliaţi, informaţii care le-ar fi îngăduit, poate, să reacţioneze.

Să ne imaginăm totuşi o clipă acest radio-reportaj, aşa cum ar fi putut exista el dacă nu ar fi fost necesară păstrarea secretului. Este, fără îndoială, mijlocul cel mai lesnicios de a oferi o idee asupra fizionomiei evenimentului la începuturile sale. Bineînţeles, ne propunem să nu folosim în reportajul acesta *a posteriori* decît fraze extrase textual din istorisirile luptătorilor şi ale unor martori oculari, precum şi fraze care să redea cît mai fidel cu putinţă realitatea, aşa cum ne apare ea din aceleaşi istorisiri sau din documente militare, căci şi unele şi altele se întretaie ori se corectează reciproc. Iată cum s-ar alcătui reportajul acesta:

„Alo! Aici postul central al radio-reportajului invaziei! Staţia noastră de emisie este instalată la bordul navei-cartier general *Hilary*[1], unde se află numeroşi corespondenţi de război.

Nava *Hilary* se află la ancoră în faţa plajei care poartă denumirea convenţională „Juno“ şi care se întinde de o parte şi de alta a localităţii franceze Courseulles.

Doamnelor şi domnilor, este exact ora 8 şi două minute. De un minut, şalandele care transportă primul val de asalt au atins plaja, iar trupele noastre încep să debarce. Sînt, aici, trupe ale Diviziei a 3-a canadiene.

Soldaţii debarcă din şalande prin partea dinainte, platâ, care formează un fel de punte. Coboară în apă şi urcă spre plajă. Prin binoclu pot vedea desluşit pe fiecare. Şalandele nu s-au oprit la aceeaşi distanţă de ţărm, astfel că unii soldaţi debarcă fără să se ude mai sus de pulpe, în timp ce altora apa le ajunge pînă la piept.

Zăresc ici, colo, în mijlocul şalandelor ce staţionează, tancuri-

[1] Evident Hilary a existat cu adevărat (n. a).

amfibii imobile, înconjurate de oameni care se duc şi vin, dispărînd uneori cu totul în apă. Sînt echipele noastre de oameni-broască puşi să lucreze la înlăturarea obstacolelor de fier semănate de către inamic pe plaje.

Soldaţii continuă să debarce din şalandele puse pe uscat, în timp ce altele sosesc în continuare. Văd soldaţi care au şi debarcat şi care s-au alcătuit în grupe chiar la marginea apei; par foarte liniştiţi, se duc, vin, se apleacă, cred că îşi aranjează materialul, vreau să spun armele uşoare pe care le-au luat cu ei, căci alte şalande transportă acum spre plajă tancuri şi artilerie. Soldaţii noştri din primul val de asalt nu vor rămîne multă vreme fără armament greu.

Dar iată, doamnelor şi domnilor, că cei dintîi soldaţi debarcaţi pe plaja Juno încep să o traverseze. Este într-adevăr minunat, un prim şirag de soldaţi înaintează pe plajă în coloană – cîte unul. Văd coloana aceasta care pare să se îndrepte spre un fel de ieşire – este poate începutul unui drum, nu desluşesc prea bine, căci dincolo de plajă ţărmul este încă învăluit în fum.

Poate că vă întrebaţi, doamnelor şi domnilor, unde sînt, în timpul acesta, germanii, şi ce fac. Ei bine, abia îndrăznesc să spun, este chiar prea frumos, dar nemţii de pe plaja Juno par să fi fost ucişi cu toţii, aproape, sau în orice caz reduşi la tăcere după groaznicul bombardament care a încetat de numai şapte minute. Au tras doar cîteva focuri asupra primelor şalande, înainte ca acestea să fi atins ţărmul, adică exact cu două minute înainte de începerea emisiunii noastre, dar de atunci nu s-au mai manifestat, nu am mai observat nici o jerbă de flăcări, nici o explozie... Ah, văd că acum se trage pe plajă, dar o face un tun de-al nostru, da, unul din tancurile noastre amfibii sau poate mai multe... Da, mai multe trag acum, le văd proiectilele explodînd în vestul plajei, în partea opusă acelei ieşiri spre care se îndreaptă coloana de soldaţi. Iar în privinţa acestora, ei continuă să înainteze liniştiţi, şi nici ceilalţi de pe litoral nu par mai puţin neliniştiţi; unii privesc spre locul unde explodează proiectilele, loc care s-a mutat acum mai departe, spre vestul plajei, în timp ce soldaţii ceilalţi continuă să adune materialul; într-adevăr, doamnelor şi domnilor, calmul acesta al oamenilor din Divizia a 3-a canadiană este reconfortant.

Vuietul pe care îl auziţi în clipa aceasta aparţine tot tunurilor

escadrei de nave care bombardează şi mai auziţi, totodată, uruitul motoarelor de avion. Vacarmul este acum suportabil, întrucît navele şi avioanele bombardează obiective în interior, dar dacă ne-am fi început emisiunea în momentul bombardării ţărmului, probabil că nu m-aş fi putut face înţeles de către dumneavoastră. Cuirasatele *Warspite* şi *Ramillies* trăgeau în sectorul nostru. Numele acestea nu vă sînt necunoscute, doamnelor şi domnilor. Ei bine, vă pot asigura că bătrînele noastre cuirasate au făcut treabă bună. Proiectilele lor de 380 mm, precum şi bombele avioanelor aparţinînd R.A.F.-ului şi armatelor a VIII-a şi a IX-a aeriene ale S.U.A. au strivit bateriile germane. Crucişătoarele, distrugătoarele şi şalandele cu artilerie şi cele cu lansatoare de rachete au proiectat o adevărată cataractă de foc asupra sistemelor de apărare de pe plaje...

În sectorul nostru am avut de deplîns pierderea unui distrugător, a lui *Svenner*, navă a marinei norvegiene. A fost scufundat de o vedetă torpiloare. Patru vedete germane au ieşit din portul Le Havre în timp ce escadra a început să tragă. Torpiloarele noastre au ţesut îndată o perdea de fum, dar inamicul şi-a lansat torpilele prin perdeaua aceasta. Cîteva au trecut printre cuirasatele *Warspite* şi *Ramillies*, dar *Svenner* a fost lovit. L-am văzut învăluindu-se în aburi, apoi frîngîndu-se în două; şi s-a scufundat. Din fericire, cea mai mare parte a echipajului a putut fi salvată. A fost scufundat un pescador inamic. De atunci nici o navă germană nu şi-a mai scos capul.

În jurul nostru marea este acoperită de nave pornite în toate direcţiile, nu numai de şalande, ci şi de nave de transport, de cargouri, de remorchere trăgînd rampe de acostare şi urmînd a sluji la debarcarea materialului greu pe plajă... Mai sînt şi vedete de tot felul, care se duc şi vin cu toată viteza... Activitatea aceasta este într-adevăr impresionantă şi reconfortantă. Sutele de „cîrnaţi argintii” [1], care se balansează la capătul cablurilor lor de ancorare, devenite oblice din pricina vîntului, împrumută acestei aglomerări de nave un aer de sărbătoare, în pofida timpului mohorît şi a mării cenuşii. Toate navele de război britanice pe care le vedem trecînd arborează pavilionul White Ensign [2], iar

[1] Denumire în jargon a baloanelor captive de apărare antiaeriană.

[2] „Pavilionul alb“, flamura de luptă a navelor marinei regale britanice.

distrugătoarele şi crucişătoarele americane care se îndreaptă spre plajele din vest îşi flutură şi ele pavilionul mare, de război.

Privesc iarăşi prin binoclu spre ţărm. Desluşesc perfect cele mai mici detalii. Este o plajă de nisip, cu puţină piatră, iar la dreapta văd gura unui rîu şi casele din Courseulles. Debarcarea trupelor continuă neîntrerupt. Aşa cum am spus, se află aici Divizia 3 canadiană. A trecut destulă vreme de cînd nu am mai văzut nici o explozie pe plajă.

Doamnelor şi domnilor, vă vom da acum legătura cu o emisiune din grupul de radio-reportaj de la plaja Sword, cea mai de răsărit de pe frontul de debarcare. În sectorul acela operează Divizia 3 britanică. Alo! Vă vom pune în legătură cu Sword. E rîndul tău Sword…”

„Aici Sword, grupul de radio-reportaj al Diviziei 3 britanice. Sîntem pe uscat, la capătul plajei Lion-sur-Mer. Ne-am instalat aparatul de emisie-recepţie SCR 284 într-o groapă, lîngă bordura de pietriş a plajei. Stăm bine.

Am debarcat cu cel de-al doilea val de asalt. Nu-i menirea noastră să criticăm guvernul britanic, totuşi credem că sumele considerabile cheltuite pentru cumpărarea de pilule contra răului de mare ar fi putut găsi rosturi mai plăcute pentru trupă. Sîntem gata să formulăm sugestii pentru viilor. În afară de aceasta nu ne-a întîmpinat nici un proiectil în timpul traversării şi nici la sosirea pe plajă. Oameni din primul val ne-au spus că au fost încercaţi de nelinişte cînd au debarcat pe plaja aceasta pustie şi tăcută. Se temeau de o capcană. S-ar prea putea ca apărătorii Zidului Atlanticului, care nu au fost nimiciţi, să se fi simţit puţin năuciţi…

După toate simptomele pe care le putem observa, plaja noastră Sword este totuşi ameninţată de un pericol foarte real, cel al congestionării. Nu avem decît două ieşiri ce pot fi folosite; dar oamenii şi materialul debarcă neîncetat, mai repede decît se evacuează. Misiunea Diviziei 3 britanice este să înainteze cît mai repede cu putinţă în direcţia Caen; de aceea asistăm aici la o debarcare sub înaltă presiune.

Întrucît nu se produce nici un eveniment senzaţional, am hotărît să ne luăm micul dejun. Raţia noastră pentru douăzeci şi patru de ore cuprinde două tablete de ceai presat îndulcit, două

tablete de carne deshidratată, patru cubuleţe de extract de vită, cîţiva biscuiţi, trei batoane de ciocolată, un pumn de bomboane şi patru cuburi dintr-o combinaţie ceai-lapte-zahăr. Pe cutie citim: „Pentru micul dejun, sfărîmaţi cuburile în gamela voastră, adăugaţi apă, încălziţi.” Pentru cină, aceeaşi metodă în privinţa cărnii deshidratate. Toate produsele acestea au o mare valoare nutritivă. Este o nefericire că nu avem apă caldă, nici foc. Am şi început să mîncăm combinaţia ceai-zahăr-lapte cu biscuiţi, dar asta ne face o sete groaznică…

Aici, Sword. Vă cerem scuze pentru această jumătate de minut de întrerupere, dar pe plaja noastră se întîmplă noi evenimente. Pare-se că s-au trezit cîţiva Jerries [1], căci spre mijlocul plajei au explodat proiectile şi auzim desluşit răpăitul mitralierelor. Tancurile noastre răspund, mitralierele trag şi ele. Zărim infanterişti care se avîntă în salturi spre partea de vest a plajei… Un ofiţer din batalionul naval al plajei ne-a spus adineauri că nu putem sta aici, că trebuie să ne adăpostim lîngă o cazemată pe jumătate distrusă, la cincizeci metri depărtare… Întrerupem, pentru moment, reportajul…”

„Alo, aici *Hilary*. Doamnelor şi domnilor, am în faţa mea un ofiţer de legătură, un locotenent canadian, care a raportat, chiar acum, situaţia de pe plaja Juno. Are îngăduinţa să ne adreseze cîteva cuvinte înainte de a pleca. Îmi spune că se scuză, sau mai degrabă să-l scuzăm, pentru accentul său, căci este canadian francez, dintr-un oraş de pe valea Saint-Laurent inferioară. Parcă ar putea exista pentru noi accent mai simpatic decît accentul canadian francez… Nu-i aşa, doamnelor şi domnilor?

— Ei bine, domnule, ne puteţi spune cum s-a desfăşurat asaltul în sectorul dumneavoastră?

— Desigur… Am atacat localitatea Courseulles de o parte şi de alta, către ora 8 în loc de 7,45 cum fusese prevăzut, din cauza mării furibunde. Opoziţia inamică la debarcare a fost moderată, vreau să spun că nu s-a tras mult asupra noastră. În schimb, obstacolele ne-au dat puţin de furcă.

— Ce soi de obstacole aţi întîlnit?

— Cred că sînt aceleaşi cu cele pe care germanii le-au

[1] Jerry: echivalentul apelaţiunii Fritz (n.a.).

semănat pe toate plajele. Bariere din fier care seamănă cu nişte porţi, grinzi groase ţeapăn înfipte în nisip, şine din oţel încrucişate. Multe grinzi sînt minate…

— Dar nu trebuia ca primul val de asalt să fie precedat de tancuri-amfibii şi de tancuri-buldozer menite să deschidă breşe printre obstacole?

— Ba da… Tancurile-amfibii şi mai ales tancurile-buldozer au făcut treabă tare bună; ca şi echipele de oameni-broască. Dar lucrul acesta era greu şi cerea timp, iar noi nu puteam aştepta acolo, în spate; ar fi fost demoralizant pentru oameni, şi aşa îngheţaţi şi crispaţi după traversarea efectuată cu şalandele; traversarea fusese un lucru foarte primejdios, căci bateriile germane puteau oricînd redeschide focul. Atunci am dat buzna. Vreau să spun că şalandele cele mai mari şi mai grele s-au aruncat asupra obstacolelor, strivindu-le, iar celelalte au trecut în spate sau au ocolit, de bine de rău, aceste obstacole. Zic de bine de rău, pentru că au fost şi şalande care au sărit în aer cînd s-au izbit de obstacole minate. Dar acum totul merge foarte bine şi cred că obiectivele noastre vor fi atinse toate, conform planului.

— Vă mulţumesc mult, domnule, şi vă doresc succes, în numele tuturor auditorilor noştri. Acelaşi succes îl urez şi combatanţilor Diviziei 3 canadiene.

Alo, aici nava-cartier general *Hilary*. Ultimele veşti pe care le avem privind ansamblul frontului de debarcare sînt excelente, doamnelor şi domnilor, în afară de cele care se leagă de plaja Omaha Beach, în sectorul american, unde situaţia pare să fie, pentru moment, mai puţin bună. Dar se iau, în prezent, măsuri menite a învinge orice dificultăţi.

Debarcarea continuă şi evoluează satisfăcător pe plaja Juno. Văd acum, pe această plajă, un număr mare de soldaţi din Divizia 3 canadiană. Se mişcă de parcă ar fi la ei acasă. Cîteva şiruri de soldaţi urcă spre punctele de ieşire ale plajei. Alte trupe debarcă neîncetat, se revarsă din mari nave de transport L.S.I. ancorate la ţărm. Prin binoclu pot vedea perfect cum oamenii coboară pe scările L.S.I.-urilor, de o parte şi de alta a etravei. Unii duc biciclete. Dar liniştiţi-vă, doamnelor şi domnilor, pe plajă zăresc de asemenea tancuri şi tunuri…

Şi fiindcă a venit vorba de tunuri, am pentru dumneavoastră o

veste bună. În clipa în care vă vorbesc, formidabilele baterii germane din portul Le Havre au fost reduse la tăcere de focul deschis de pe navele noastre. Aproape toate bateriile din zona de care se ocupă britanicii au fost amuţite de către navele şi avioanele noastre. Doar artileria de cîmp inamică şi bateriile din interior mai trag cu intermitenţă.

Adineauri am avut alarmă aeriană. Abia am avut timpul să zărim trei avioane Heinkel; au făcut cale întoarsă, hăituite de Spitfire-le noastre. A fost singura manifestare a Luftwaffe-i, de azi dimineaţă, pe cerul invaziei. Sîntem stăpînii absoluţi ai văzduhului."

„Este cu totul inexact, doamnelor şi domnilor. Aici Utah Beach. Poziţia prevăzută în plan era cuprinsă între Dunes-de-Varreville şi La Madeleine, pe cînd noi ne găsim, în realitate, la o mie cinci sute metri mai la sud, între La Madeleine şi un loc denumit de francezi Duna Mare.

Desigur, respectăm planul, dar minele şi tunurile naziste ne-au aruncat în aer primele noastre nave de control: erau două. Navele de control aveau sarcina să conducă şalandele de la navele de transport pînă în apropierea plajei. Erau, cred, încărcate cu dinamită, dacă ar fi să analizez felul în care a explodat prima, la două sute metri de mine. A fost lovită de un proiectil inamic, iar după izbucnirea unei lumini orbitoare, nava s-a dezintegrat într-o clipă. Mă găseam atunci pe puntea navei cartier-general *Bayfield*. O altă navă de control a explodat puţin mai departe, astfel că s-a produs oarecare învălmăşeală în rîndul primelor şalande, care s-au apropiat cu chiu cu vai de ţărm. De aici şi cei o mie cinci sute metri distanţare de care am pomenit.

Dar în ceea ce priveşte orarul, l-am respectat cu stricteţe. „Stropirea" plajei a fost efectuată de către distrugătoare asistate de şaptesprezece şalande lansatoare de rachete, de şaisprezece şalande cu artilerie şi de toate tunurile tancurilor care trăgeau pe deasupra rampelor L.C.T.-urilor lor, înaintînd spre ţărm. L.C.T.-urile şi-au pus pe mare tancurile-amfibii înainte de a ajunge la mal şi am văzut că aceste curajoase D.D. treceau printre obstacole ca prin unt. Mă găseam tot pe puntea navei *Bayfield* şi nu vă ascund faptul că am rămas uimit cînd un ofiţer venit, puţin după aceea,

de la bordul unui L.C.M., a cerut pături şi plasmă sanguină. Nici nu ne dădeam seama că pe plajă puteau fi răniţi.”

„Echipa noastră de radio-reportaj a trecut la bordul acestui L.C.M. şi am sosit pe plajă după un sfert de oră. A fost coborîtă rampa de acostare, apoi am mers prin apă, ducînd cu noi staţia de emisie-recepţie. Apă era adîncă de aproape un metru, iar proiectilele de 88 cădeau cam peste tot. Apa era uleioasă şi rece. O clipă, ne-am adăpostit în spatele tancurilor. Apoi, am urcat pe plajă şi am săpat o groapă. Şi acum tot în groapa aceasta ne găsim. Aici Utah Beach.

Lângă noi, între linia fluxului şi un soi de dig din ciment, răniţii sînt culcaţi pe pături. Medici şi infirmieri îi transportă pe răniţi spre navele-spital.

Şiruri de infanterişti traversează continuu plaja, venind de pe L.S.I.-urile acostate la ţărm. Vedem debarcînd, de asemenea, tancuri, buldozere, camioane, jeep-uri, artilerie autotractată. Sumedenie de tunuri antiaeriene sînt instalate acum pe plajă, dar nu au ce face, căci nu am văzut încă nici un avion nazist. Dacă aţi putea vedea uriaşul număr de şalande şi de nave acostate sau plutind între ţărm şi pînă la cîteva mile de acesta, v-aţi consuma timpul întrebîndu-vă dacă nu cumva visaţi, dacă este într-adevăr cu putinţă ca toate acestea să se fi întîmplat într-o singură dimineaţă…”

„Alo, aici nava-cartier general *Hilary*. Doamnelor şi domnilor, am primit, chiar acum, o informaţie de la statul major suprem care se află încă în Anglia. Ni se spune că în privinţa plajei Utah şi a locului de debarcare pe ea a fost comisă o mică eroare. Trupele Forţei U, „Regimental Combat Team”, din Corpul 7 american, au debarcat la o mie cinci sute metri sud de poziţia prevăzută. Dar eroarea a fost binevenită, doamnelor şi domnilor, ea nu are decît urmări fericite. O acţiune de recunoaştere a stabilit chiar acum că obstacolele semănate de germani de-a lungul plajei Utah prevăzută în plan erau mult mai numeroase decît cele de pe plaja Utah pe care au debarcat trupele. Astfel că Primul „Regimental Combat Team“ nu a întîlnit decît prea puţine obstacole. Debarcarea trupelor şi a materialului continuă în mod satisfăcător pe plaja Utah.

Am primit acum veşti de pe plaja Gold, situată în partea de vest a sectorului britanic, între capul Manvieux, chiar la vest de Arromanches şi Ver-sur-mer. Pe fracţiunea aceasta a frontului de debarcare, unde operează Divizia 50 britanică şi o parte din Divizia 3 canadiană, orarul a fost respectat, deşi starea de agitaţie a mării nu a îngăduit lansarea tancurilor-amfibii. Partea din stînga a plajei este bătută intermitent din flancuri de către tunurile celor două puncte fortificate germane, dar distrugătoarele şi avioanele au grijă să le reducă la tăcere. Trupele şi materialul debarcă în continuu pe plaja Gold.

În rezumat, iată, doamnelor şi domnilor, situaţia aşa cum ne apare ea la sfîrşitul acestei dimineţi istorice a zilei Z, 6 iunie 1944. Debarcarea a reuşit şi continuă într-un fel ce ar putea fi socotit satisfăcător pe cele trei plaje ale sectorului britanic, ca şi pe plaja Utah din sectorul american. Asta nu înseamnă că trupele noastre nu au avut de lucru sau că nu au avut pierderi, dar pe aceste patru plaje pierderile au fost mai mici faţă de temerile noastre; am putea chiar spune că, din acest punct de vedere, succesul a întrecut orice speranţe. Pe plaja Sword, unde soldaţii noştri debarcaseră fără să întîlnească vreo împotrivire, inamicul s-a trezit tîrziu, astfel că nu a mai opus o rezistenţă serioasă. Pe Gold, pierderile au fost cauzate îndeosebi de mine. Trupele Diviziei 3 britanice, care au debarcat pe plaja Sword, se concentrează pentru a se îndrepta, cu viteză maximă, în direcţia portului Caen, lăsînd brigăzii a 4-a de comando, din trupele de marină britanice, grija de a curăţa zona cuprinsă între Sword şi Juno. La vest de plaja Omaha Beach, trupele batalionului 2 de grăniceri americani au escaladat cu succes falezele verticale şi au distrus bateria germană de la Pointe du Hoc.

Situaţia este încă grea la Omaha Beach. Vă vom ţine la curent cu totul de îndată ce vom primi ştiri din sectorul acesta al debarcării.“

XIII

OMAHA BEACH

Corpul 5 american trebuia să atace plaja Omaha Beach.

Misiunea lui era să cucerească un cap de pod între Port-en-Bessin şi rîul Vire, apoi să se îndrepte spre sud, în direcţia Caumont şi Saint-Lô, concomitent cu înaintarea Armatei a II-a britanice.

— Corpul 5 va ajunge pe plajă în patru etape, a explicat generalul Clarence E. Huebner subordonaţilor săi. Asaltul iniţial va fi dat de forţa O. Forţa O este Divizia 1 a noastră, care va primi întăriri de la Divizia a 2-a şi din alte unităţi, pînă ce va fi alcătuită din patru regimente de infanterie plus puternice detaşamente de artilerie, de blindate şi trupe de geniu. Ea va număra astfel 34.142 oameni şi 3.306 vehicule.

Generalul Clarence E. Huebner era comandantul Diviziei 1. Diviziile 2 şi 29, care trebuiau să debarce după aceea, erau comandate respectiv de generalii Gerhardt şi Robinson. Comandantul Corpului 5 era generalul Leonard T. Gerow. Corpul 5 făcea parte din Armata 1 americană comandată de generalul Omar N. Bradley.

Plaja franceză care a purtat convenţionalul nume american Omaha Beach se întinde cam între Vîerville şi Colleville-sur-Mer. O şosea croită de-a lungul litoralului o mărgineşte între Vierville şi Saint-Laurent. Îndărătul ei se ridică, pînă la 30 sau 50 de metri, un fel de povîrniş acoperit de mărăcini a cărui pantă inegală atinge ici- colo patruzeci şi cinci de grade. După ce l-ai urcat, te afli pe un platou peste care se croieşte şoseaua departamentală care leagă Port-en-Bessin de Grandcamp, traversînd satele Vierville, Saint-Laurent-sur-Mer şi Colleville.

Plaja însăşi este o suprafaţă nisipoasă, pe o adîncime de aproximativ trei sute de metri, în pantă lină, dar în care dăinuie, după reflux, şanţuri destul de adînci. La linia fluxului, spaţiul rămas descoperit se încheie cu un mal oarecum abrupt de pietriş, înalt de un metru şi cincizeci şi lat cam de patru la şase metri. Malul acesta pietros se sprijină, pe o anume lungime, de un zid construit din cărămizi care mărgineşte şoseaua de pe litoral iar mai departe se continuă printr-un spaţiu inegal cu dune sau

terenuri mlăştinoase. Aceasta era topografia în ajunul debarcării. Anumite lucrări au modificat-o întrucîtva pe alocuri.

Generalul Huebner arăta subordonaţilor săi hărţi şi machete reprezentînd litoralul:

— „Vedeţi că, în patru puncte de-a lungul plajei Omaha Beach, văi mici împădurite urcă repede de la plajă spre platou. Vehiculele şi blindatele noastre vor trebui să le străbată spre a ieşi de pe plajă. Ieşirea D 1, pe care o vedeţi aici, la vest de Vierville, este înzestrată cu un drum pavat. De la celelalte nu pornesc decît drumuri proaste. Coridoarele acestea sînt adevărate chei – pentru atac şi pentru apărare totodată. Înaintarea noastră spre interior va depinde de cucerirea acestora. Douăsprezece amplasamente puternic fortificate şi altele cîteva mai puţin importante, pe care le vedeţi reprezentate aici, permit inamicului să apere ieşirile şi să tragă direct asupra plajei. Iar aceasta poate fi luată în anfiladă de către bateria instalată pe limba de pămînt Percée. O altă baterie, cea de la Pointe du Hoc, priviţi aici, la vest de Percée, acoperă Grandcamp şi permite să ajungă pe plaja din est, peste Percée. Se înţelege de la sine că toate construcţiile acestea vor fi mai mult sau mai puţin reduse la tăcere de către bombardamentele prealabile, dar nu ştim în ce măsură. O puternică formaţie specială de Rangers (grăniceri) trebuie să escaladeze faleza în punctul Pointe du Hoc şi să pună stăpînire pe baterie.

Omaha Beach este situată în sectorul ocupat de Divizia 716 infanterie germană. Este o divizie de apărare, alcătuită însă în mare parte din negermani, al căror moral probabil că nu este prea ridicat. În mai mare măsură trebuie să ne temem de contraatacurile rezervelor mobile. Cea mai utilizabilă dintre acestea este Divizia 352 infanterie, dispusă în zona Saint-Lô-Caumont. După informaţiile pe care le deţinem, este o unitate destoinică, în care se află mulţi veterani ai frontului din răsărit. În fine, este probabil ca *Panzerdivision* (divizia blindată) 21, care în prezent se găseşte la sud de Caen, să se ocupe de noi într-un timp foarte scurt…”

Şi iată care era planul de bombardare prealabilă în sectorul Omaha Beach. Nu ar fi deloc rău să-l parcurgem în fugă, dacă vrem să ne dăm seama de surpriza care avea să urmeze.

„R.A.F.-ul va ataca bateriile de coastă între miezul nopţii şi zori; 1.333 de bombardiere grele vor arunca 5.315 tone de bombe asupra acestor baterii între gura Senei şi Cherbourg.

Între H-30 şi H-5 bombardierele grele ale Armatei a VIII-a Aeriene a S.U.A. vor bombarda sistemele de apărare ale inamicului dintre rîurile Orne şi Vire. În zona Corpului 5, 480 avioane B 24 vor ataca 13 zone-ţintă cu 1.285 tone de bombe. Unsprezece dintre aceste ţinte se află între Capul Percée şi extremitatea estică a plajei Omaha Beach. La vest de Omaha Beach, bateria de la Pointe du Hoc va fi supusă unui atac suplimentar dat de 18 bombardiere mijlocii ale Armatei a IX-a Aeriene a S.U.A între H-20 şi H-5. Alte bombardiere mijlocii vor ataca în acelaşi timp Maisy. Gefosse-Fontenay va fi bombardat de două escadrile de vînătoare-bombardament.

Bombardamentul naval va avea loc între H-40 şi H-3. Cuirasatele *Texas* şi *Arkansas* vor deschide focul de la 16.500 metri. Aproximativ 600 salve de artilerie grea vor fi trimise pe Pointe du Hoc şi asupra sistemelor de apărare ale ieşirii D 3 (Morile). Crucişătoarele *Glasgow* (britanic), *Montcalm* şi *Georges-Leygues* (franceze) vor trage asupra sistemelor de apărare germane apropiate de Port-en-Bessin şi asupra ieşirilor D 3 şi E 1 (Saint-Laurent).

Opt distrugătoare vor deschide focul asupra plajei de la 1.600 metri, 5 L.C.G.-uri (şalande cu artilerie) vor însoţi valul de asalt iniţial şi vor trage asupra plajei începînd de la H-20; 16 L.C.T.-uri transportînd tancuri vor fi astfel încărcate încît tancurile să poată trage pe deasupra rampei de acostare începînd de la H-15; 10 L.C.T.-uri, transportînd 36 tunuri-obuziere de 105 mm şi trebuind să debarce la H+180 vor deschide focul de la 3.000 metri de plajă; 9 şalande lansatoare de rachete se vor găsi la 2.700 metri distanţă şi vor lansa, fiecare, cîte 1.000 rachete cînd valul de asalt iniţial va fi ajuns la 300 metri de plajă.

La ora H, tirul naval şi bombardamentele aeriene se vor deplasa către interior.”

Omaha Beach fusese împărţită de fapt în opt secţiuni. Pentru fiecare dintre acestea, programul de asalt era prevăzut minut cu minut, începînd de la H-5 pînă la H+225. La H+225, debarcarea

trebuia să fie lucru înfăptuit şi cele dintîi obiective atinse. Iată un rezumat al acestui program pentru secţiunile situate în centrul plajei:

„La H-5, companiile B şi C (tancuri-amfibii „duplex drive“, zise tancuri D.D.) ale batalionului 743 de tancuri vor trece pe uscat în sectoarele Dog White şi Dog Green. Echipate pentru a naviga pe apă şi pentru a înainta pe uscat, vor fi lansate din larg, de la 5.000 metri. Vor naviga spre ţărm şi vor luă poziţie pe litoral, pentru a acoperi prima fază a asaltului. Vor înainta apoi printre obstacole (arici de fier, ţăruşi minaţi etc...), pe măsură ce fluxul va creşte. Vor curăţi plaja în direcţia ieşirii D 3 (Morile).

La ora H, 8 L.C.T.-uri vor debarca compania A aparţinînd aceluiaşi batalion, pe Easy Green şi Dog Red. Misiune similară. Împreună cu compania A vor debarca 8 tancuri-buldozer avînd remorcate cărucioare cu explozivi. Detaşamente ale trupelor de geniu le vor folosi pentru a deschide primele breşe în obstacole.

La ora H+1, primul val de asalt de infanterie va coborî pe ţărm, avînd tăria a patru companii îmbarcate pe 6 L.C.V.P.-uri. Fiecare companie va cuprinde, în afară de puşcaşi şi mitraliori: o echipă de aruncătoare, o subunitate de aruncătoare de flăcări, patru tăietori de sîrmă ghimpată, o echipă de distrugere formată din cinci specialişti ducînd cu ei încărcături de trinitrotoluen, un medic şi un asistent-sanitar. Toţi vor fi echipaţi în uniforme de asalt cu buzunare mari, vor purta arma în mînă şi încărcăturile specifice în spinare. Fiecare luptător va mai avea o mască contra gazelor, 5 grenade (puşcaşii şi tăietorii de sîrmă ghimpată vor fi dotaţi, în plus, cu 4 grenade fumigene, 1 pachet de T.N.T. cu rachete, 6 raţii de hrană, 3 raţii K, 3 raţii D). Toate veşmintele vor fi impregnate cu un produs antigaz. Oamenii care vor face parte din acest prim val vor purta, fiecare, cîte două centuri de salvare.

Trupele primului val vor traversa spaţiul descoperit al plajei, trecînd printre obstacole, şi vor asalta de îndată sistemele de apărare inamice. Atacul infanteriei, susţinut de tirul tancurilor, va reţine atenţia germanilor din punctele lor fortificate şi va acoperi activitatea de distrugere a obstacolelor, acţiune care va fi dusă de batalionul 146 pionieri de asalt, ajutat de echipa de distrugere a Marinei (oameni-broască). Forţa aceasta va debarca din 13 L.C.M.-uri între H+3 şi H+8. Ea va trebui să cureţe şi să balizeze pasaje,

astfel încît şalandele să le poată folosi pe flux.

Pentru executare, a fost prevăzută o jumătate de oră.

Începînd cu ora H+30, cel de al doilea eşalon de infanterie de asalt va veni la ţărm în cinci valuri, sosind în decurs de treizeci de minute. Vor ajunge acolo, de asemenea, grupurile de comandă de batalioane şi regimente, trupe de geniu şi batalionul 81 de Arme chimice, care vor avea drept misiune să asigure trecerea infanteriei prin cîmpurile de mine şi să deschidă ieşirile plajei la ora H+180. Trupele de geniu vor trece apoi către interior, urmînd vîrful de infanterie, şi vor organiza traficul vehiculelor.

Între H+90 şi H+120 vor sosi primele unităţi de artilerie, dintre care unele vor fi luat parte la „stropirea" plajei de la bordul L.C.T.-urilor lor.

Începînd cu ora H+120 vor începe să debarce macaralele, vehiculele de depanare a tancurilor, noi buldozere, precum şi materialul de consolidare a plajei şi a şoselelor".

Programul privind celelalte secţiuni de plajă este similar. Potrivit planului, primele două R.C.T.-uri [1] urmau să distrugă şi să străbată sistemele de apărare ale inamicului aflate pe plajă în timp de două ore după atingerea ţărmului. Punctele fortificate inamice trebuiau să fie neutralizate pentru a îngădui traficul dincolo de plajă începînd cu ora H+180.

Convoiul principal al Forţei „O" a părăsit Portland-ul în după-amiaza zilei de 5 iunie. Traversarea Canalului Mînecii, pe lungimea a vreo sută de mile de şenal dragat şi balizat, s-a desfăşurat fără nici un incident.

Cînd navele de transport au ajuns în largul plajei Omaha Beach, în locul unde micile ambarcaţii L.C.A. şi L.C.V.P. trebuiau puse la apă şi încărcate, zorii abia mijeau. Cerul era înnorat, dar vizibilitatea se păstra bună. Vîntul sufla dinspre nord-vest cu

---

[1] R.C.T.-ul sau Regimental Combat Team, echipă regimentară de luptă – formaţie nouă, înfiinţată de americani. Efectivul ei, al cărei miez îl constituie un regiment de infanterie, variază de la 3.000 la 5.000 de oameni după cum face parte dintr-o divizie sau operează singură. În primul caz, nu este vorba decît de un regiment, căruia i se adaugă puţină artilerie şi geniu, întrucît serviciile auxiliare sînt cele ale diviziei. În al doilea caz, R.C.T.-ul cuprinde – în afară de regimentul de bază – o companie de artilerie de cîmp, o companie de geniu, un detaşament medical, uneori o companie de tancuri. R.C.T.-ul trece drept o unitate de luptă uşor de manevrat (n. a.).

aproximativ treizeci de kilometri pe oră. Valurile atingeau uneori un metru, un metru douăzeci, ba chiar şi un metru cincizeci.

Flotila de şalande de debarcare a părăsit zona navelor de transport, luînd direcţia plajei, la ora 4.30, prin urmare cu un avans de douăzeci şi cinci de minute faţă de orar. Ofiţerii însărcinaţi cu controlul socoteau că avansul era necesar dată fiind starea de agitaţie a mării.

De cum au început a înainta, micuţele L.C.A. şi L.C.V.P. s-au văzut acoperite de o ploaie de stropi. Şuvoaie de apă scăldau rampa şi puntea. Ambarcaţiunile acestea posedau, se înţelege, pompe puse în mişcare de motoarele proprii. Au fost puse în acţiune, dar s-a văzut îndată că erau neputincioase în a împiedica apa să urce. Debitul lor era prea slab. Cînd într-o ambarcaţie intră apă, chiar şi omul cel mai nepriceput în ale marinei ştie ce este de făcut. Soldaţii au început să scoată apa din bărci cu tot soiul de recipiente la îndemînă şi mai ales cu căştile. Cele mai multe şalande s-au salvat astfel de la scufundare; totuşi, zece au avut această soartă; 10 din cele 180 care transportau primul val de asalt au dispărut în adîncul mării. Aproape tot personalul a fost salvat – uneori după o şedere în apă de cîteva ore.

În toate L.C.A.-urile şi L.C.V.P.-urile soldaţii erau uzi leoarcă din cauza stropilor îngheţaţi şi cei mai mulţi sufereau de rău de mare. Bolnavii, care îi lăsau pe ceilalţi să scoată apa cu ajutorul căştilor, sufereau şi de crampele provocate de neclintire. Cînd izbuteau să-şi învingă starea de prostaţie şi priveau marea în jur, observau că şalanda lor trecea tocmai pe lîngă grupuri de oameni ce se zbăteau, agăţaţi de plute din cauciuc ori susţinuţi de colaci de salvare: era personalul tancurilor-amfibii.

Tancurile D.D. ale companiilor B şi C din batalionul 741 de tancuri fuseseră lansate la H-50, la 5.500 metri distanţă de ţărm, conform planului. Contrar prevederilor din plan însă, marea agitată le strîmbase şasiurile şi le inundase maşinile. Din 29 de tancuri lansate astfel, doar două au ajuns navigînd. Alte trei au fost aduse pe plajă de L.C.T.-ul lor, care nu le putuse lansa întrucît rampa îi fusese strivită. Ofiţerii responsabili ai celorlalte L.C.T.-uri au hotărît să nu mai lanseze tancurile-amfibii şi le-au transportat pînă la plajă.

Oamenii care se îndreptau spre Omaha Beach, chiar şi cei

care se simţeau deprimaţi din cauza răului de mare şi a camarazilor pe care îi vedeau naufragiind, au fost straşnic recompensaţi de bombardamentul aerian şi naval, precum şi de ultima „stropire” a plajei. Cei care vomitau ori cei oarecum năuciţi, cei îngheţaţi ori chinuiţi de crampe şi-au ridicat capetele, pentru a vedea cum se ridică ţărmul, părînd a se pulveriza, împroşcat în văzduh, în timp ce jeturile de flăcări ale rachetelor păreau să înghită, să topească tot ce putea rămîne viu sau folosibil, după ploaia de bombe şi proiectile. Oamenii înjurau şi strigau avioanelor „Ura!“

Cînd, la numai cîteva clipe după aceea, primele jerbe de proiectile germane i-au împresurat, cînd gloanţele mitralierelor au început a bate darabana pe tabla şalandelor, nu-şi crezură nici ochilor, nici urechilor. Prima explozie şi prima şuvoire de sînge i-a făcut să înţeleagă că nu visau. Şi au reînceput să înjure, dar de data aceasta cu inima întunecată.

Sistemele de apărare germane nu fuseseră distruse cu totul. În afară de cîteva puncte, majoritatea şalandelor au fost pisate de tunuri şi mitraliere la sosirea pe litoral şi, după cum vom vedea, debarcarea a fost grea. Sistemele de apărare germane nu fuseseră nimicite, pentru că cele 329 avioane „Liberator” care atacaseră plaja Omaha Beach, între 5.55 şi 6.41, aruncînd 13.000 bombe, dăduseră greş în toată deplinătatea. Cele 13.000 de bombe nu căzuseră pe sistemele de apărare germane, ci mult mai în interior: cele mai aproape la patru sute metri de Omaha Beach, celelalte chiar la cinci kilometri spre interior. Eroarea a fost pusă pe seama vremii noroase, care îi „silise” pe bombardieri să nu arunce bombele prea aproape de valurile de asalt, spre a nu le lovi. Dar vreme noroasă existase şi deasupra altor plaje, unde lucrările germane de fortificaţii fuseseră avariate. Inutil să mai tragem concluzii. Înţelegem lesne că şefii Armatei a VIII-a Aeriene a S.U.A. ar fi preferat să nu scoată din arhive rapoarte detaliate privind cauzele acestei erori, ale cărei consecinţe aveau să fie destul de grele pentru trupele de asalt ale Forţei „O”. Experienţa a dovedit că bombardamentul naval, ca şi spectaculosul foc de „stropire” nu erau suficiente pentru a distruge sistemele de apărare inamice. În timpul acestui potop, tunarii şi mitraliorii

germani s-au adăpostit, pentru ca apoi – după ce bombardamentul plajelor a încetat, cînd şalandele au ajuns foarte aproape de ţărm – să se reîntoarcă la piesele lor şi să deschidă focul... Nu chiar toţi, dar destui încît să îngreuneze viaţa oamenilor din Corpul 5. Să privim debarcarea aceasta mai îndeaproape.

6.30. – Primele şalande sosesc în faţa plajei, cu o întîrziere de cinci minute faţă de orar. Ele s-au aşezat în eşuare cu mult înainte de a fi atins limita apei, la patruzeci sau şaizeci de metri de ţărm, în timp ce proiectilele germane explodau pe terenul pietros, pe nisipul plajei şi în apă. Exploziile şi jerbele provocate de proiectile erau relativ spaţiate. Valurile se rostogoleau însă în şuvoaie destul de mari.

Este atinsă o şalandă: mai întîi se vede o lumină galben-portocalie, apoi şalanda se scufundă. Celelalte şi-au coborît rampele de acostare. Apar tancurile. Sînt amfibiile batalionului 743, care nu mai fuseseră lansate la 5.500 metri de ţărm, găsindu-se ca aşa era mai cuminte. Supravieţuitorii din rîndurile celor lansaţi sosesc în momentul acesta, conform planului (batalionul 741) în partea de răsărit a plajei: sînt trei la număr. Ating uscatul şi se opresc cîteva secunde, asemenea unor înotători obosiţi, în timp ce marea îi scaldă cu valurile ei, îi stropeşte; apoi încep să înainteze încetişor, ocolind obstacolele din fier sau împingîndu-le.

Celelalte tancuri-amfibii înaintează şi ele, în acelaşi fel, pînă la limita apei, unde se opresc şi încep să tragă. Trag asupra lucrărilor din beton ce se desluşesc perfect în preajma ieşirilor.

Gheizerele stîrnite de proiectilele germane, destul de rare în urmă cu abia trei minute, încep să se îndesească în direcţia tancurilor, înmulţindu-se. Aproape toate tancurile (trebuie să fie, acum, vreo cincizeci) se găsesc în partea de vest a plajei; în cealaltă nu sînt decît cinci. Tirul german se concentrează şi se precizează în partea aceasta de vest. Cîteva tancuri au şi fost lovite. Unele fumegă, altele ard, altele au încremenit pur şi simplu. Toate celelalte continuă să tragă.

Iată, prin urmare, tabloul după primele cinci minute de debarcare pe plaja Omaha Beach: cîteva L.C.T.-uri eşuate, o plajă pustie, apoi chiar la limita apei tancurile acelea distanţate care

trag cu repeziciune şi care se aseamănă cu nişte animale uriaşe cuprinse de furie, în timp ce altele au şi fost atinse...

6.35. – Sosesc pe litoral noi L.C.T.-uri şi mai multe L.C.M.-uri. Ca şi primele eşuează destul de departe, rampele coboară. Vedem apărînd tancuri-buldozer, care încep să înainteze greoi prin apă, precum şi soldaţi foarte încărcaţi care, şi ei, intră în apă. Unii scot din şalande bărci mici din cauciuc pline cu material, pe care se străduiesc să le menţină şi să le dirijeze pe valuri. Toţi soldaţii aceştia se găsesc în apă, care le vine pînă la piept sau umeri. Sînt specialişti genişti, însărcinaţi cu deschiderea primelor breşe în obstacole. Mai multe mitraliere germane încep să tragă în ei.

Planul prevedea cu exactitate unde anume trebuiau deschise breşele. Dar zadarnic privesc genistii spre plajă, nu recunosc nimic, nu regăsesc nici unul dintre reperele pe care atît de bine învăţaseră să le identifice pe machete. Motivul descumpănirii era acesta: toate şalandele fuseseră deplasate pe drum de către curentul fluxului, în timpul traiectului lor spre plaje. Se ţinuse, ce-i drept, seama de curentul acesta în plan, dar calculul fusese greşit. Curentul fluxului bate spre est cu o viteză de 2,7 noduri (5 kilometri pe oră). Rezultatul: toate şalandele din primul val vor atinge uscatul la est de amplasamentele prevăzute.

Fie că s-a ajuns sau nu în amplasamentul prevăzut, oricare ar fi situaţia, trebuie deschise breşe în obstacole. Ofiţerii comandă: „La lucru”. Din nefericire o mare parte din material s-a şi pierdut, ca de pildă toţi ţăruşii şi toate geamandurile destinate a marca breşele. Mulţi soldaţi au scăpat încărcăturile, fie căzînd în gropi, fie tîrîţi de curenţi în timpul traversării, fie în timp ce se adăposteau împotriva seriilor de mitraliere.

Un grup de soldaţi pun pe apă, cu chiu cu vai, o bărcuţă încărcată cu material. Deodată, un proiectil cade în mijlocul grupului. Se vede o puternică străluminare galben-portocalie, se aude o detunătură cumplită: explozia doboară cîţiva soldaţi de pe puntea şalandei învecinate. Apoi nimic. În locul în care se găsea grupul de soldaţi, nu se mai vede altceva decît o bucată de mare pustie pe suprafaţa căreia plutesc nişte sfărîmături. Barca din cauciuc fusese plină cu exploziv destinat să arunce în aer obstacolele.

La mal, trei dintre tancurile-buldozer sînt deja încremenite, turtite, distruse de proiectile.

Iată un alt L.C.M. Rampa nu i-a fost coborîtă încă, pe puntea sa pot fi văzuţi soldaţi şi marinari care se agită, care mută obiecte. O lumină uşor portocalie, o explozie, apoi iarăşi nimic: puntea L.C.M.-ului este pustie. L.C.M.-ul a luat-o în derivă spre ţărm, asemenea unui cadavru.

Echipele de distrugere ale geniului şi-au început între timp lucrul, în pofida tirului german. Geniştii cunosc bine obstacolele acestea din fier, ca şi cînd ei înşişi le-ar fi produs şi instalat. Îşi aşază încărcăturile de exploziv...

6.40. – „Iată infanteria!“ La mai puţin de două sute de metri se observă dănţuind pe valuri, stropite într-un hal fără de hal, mici ambarcaţii L.C.A. şi L.C.V.P., care transportă primul val de asalt. Să reamintim misiunea acestui dintîi val: „Trupele vor traversa spaţiul descoperit, printre obstacole, şi vor asalta îndată sistemele de apărare germane: atacul infanteriei, sprijinit de focul tancurilor, va reţine atenţia punctelor fortificate germane şi va acoperi munca de distrugere a obstacolelor.” Iată acum istorisirea unuia dintre aceşti infanterişti (compania A, Echipa regimentară de luptă 116).

„Şalandele noastre au început să eşueze de-a lungul plajei. Foarte puţine ajungeau la limita apei din cauza obstacolelor şi a bancurilor de nisip. Cea mai mare parte dintre ele se apropiau de ţărm la o distanţă de cincizeci-şaizeci de metri, uneori chiar la optzeci, cum a fost în cazul nostru.

Mitraliere, mortiere şi tunuri trăgeau în noi. Rampa din prova nu fusese coborîtă, ne îmbrînceam să intrăm în apă. Marea era agitată şi rece, acoperită de irizări de petrol, dar noi ne aruncam în ea instinctiv, pentru că zgomotul iscat de ploaia gloanţelor pe tabla şalandei ni se părea înspăimîntător. Cred că nici unul dintre noi nu se întîlnise pînă atunci cu focul.

Mă găseam în apa care îmi venea pînă la subsuori şi îmi ridicasem braţele, ca să ţin puşca. Lîngă mine, un camarad care nu mai avea armă. În faţa noastră, puţin mai la dreapta, marea era parcă ciugulită de împroşcături. Am înţeles că mitralierele trăgeau în partea aceea şi am luat-o spre stînga. Înaintam

neînchipuit de încet, iar plaja ni se părea la mai mult de un kilometru.

Am băgat de seamă că apa nu-mi mai ajungea decît pînă la centură şi că mă aflam lîngă un L.C.T. mare, eşuat. În faţa noastră, cîţiva genişti ne avertizau prin gesturi să nu trecem prin partea aceea. „Pe dincolo, pe dincolo!“ strigau ei, arătîndu-ne să o luăm spre dreapta. Cei mai mulţi dintre cei care mergeau alături de mine şi-au continuat drumul fără să le dea ascultare, căci o singură dorinţă mai aveau, să ajungă pe plajă, într-un adăpost oarecare. Totuşi, eu m-am dat puţin spre dreapta. În aceeaşi clipă, sosi un L.C.A., care se năpusti exact spre locul nepermis, în ciuda semnelor făcute de genişti. M-am pomenit căzînd în apă; în acelaşi timp am auzit zgomotul unei explozii şi am crezut că mă voi îneca într-o apă adîncă doar de un metru, căci marea era furioasă, iar cînd m-am ridicat am căzut iarăşi. Totuşi, arma nu-mi scăpase din mînă. În sfîrşit, m-am ridicat de-a binelea şi am început iar a înainta, cuprins însă de disperarea că nu voi atinge niciodată ţărmul; ne găseam într-un vălmăşag de nedescris...“

(Într-adevăr. Infanteria care trebuia să atace sistemele de apărare ale inamicului şi să acopere activitatea de distrugere, a început să se încurce în dispozitivul echipelor de genişti. Şalandele infanteriei tăiau fără să vrea cordoanele pregătite să arunce în aer obstacolele, împiedicînd astfel exploziile sau provocînd altele mult prea devreme. Grupuri de infanterişti imobilizau cele cîteva buldozere încă în stare de activitate, adăpostindu-se cu încăpăţînare în spatele lor. Gruparea operaţională de distrugere nu a putut deschide, dimineaţa, decît şase breşe complete, una singură fiind balizată. Echipele de distrugere s-au unit apoi cu celelalte forţe de asalt, pe plajă, în aşteptarea refluxului următor, spre a-şi putea relua lucrul. Pierderile acestei grupări operaţionale în ziua Z au atins procentul de 41%. Dar să reluăm istorisirea infanteristului din Compania A):

De îndată ce m-am găsit într-o apă mai puţin adîncă, mi-am dat seama că tot foarte încet trebuia să merg, întrucît picioarele îmi erau anchilozate şi contractate. Situaţia noastră era oarecum mai puţin proastă decît în clipa apropierii, căci mitralierele nu trăgeau în direcţia noastră. Dar de-a lungul plajei se ridicau neîncetate jerbe de apă şi noroi. Ne aflam în faţa localităţii

Vierville, în sectorul Dog Green, amănunt pe care nu l-am cunoscut decît după aceea, căci în clipele acelea nu recunoşteam absolut nimic. Nu vedeam decît o fîşie de nisip, pe urmă un povîrniş pietros şi imediat în spate zidul ce mărginea şoseaua. Tare mult îmi mai doream să ajung a mă sprijini de zidul acela, dar nu puteam deloc să merg mai repede. Auzind o altă explozie în spatele meu, m-am întors şi am văzut că în locurile în care alte şalande se apropiau situaţia era şi mai proastă. Aveam cu adevărat impresia că tunurile şi mitralierele germane trăgeau în grămadă. Mi-am continuat înaintarea spre plajă, dimpreună cu cîţiva camarazi din compania mea; cu noi nu era nici un ofiţer. Un camarad s-a întors spre mine şi mi-a strigat: „Măcel, nu altceva! S-a dus dracului compania!“

Infanteristul nu se înşela. La cincisprezece minute după apropiere, compania A a fost scoasă din acţiune pentru toată ziua, cu 70% pierderi. Aruncătoarele de flăcări, mitralierele şi un mare număr de arme individuale se pierduseră în apă. Zona Dog Green – aflată sub focul punctelor fortificate care se ocupau de culoarul Vierville şi sub focul de flanc al bateriei de la La Percée – a constituit punctul de debarcare cel mai greu. Toţi ofiţerii şi subofiţerii companiei A au fost ucişi sau răniţi.

Primul val de asalt nu a întîlnit pretutindeni dificultăţi atît de mari. La vest de localitatea Moulins, trupele au debarcat uşor, de-a lungul a trei sute de metri întunecaţi de fum, întrucît bombardamentul naval aprinsese iarba mlaştinilor.

După cum s-a mai spus, aproape toate şalandele au sosit la est de punctul de debarcare prevăzut, eroarea variind de la 1 kilometru şi jumătate la numai cîteva sute de metri. Două sute de metri erau suficienţi pentru ca o secţie aflată sub foc să nu poată recunoaşte sistemele de apărare ale inamicului ce urmau a fi atacate. Secţiile aceleiaşi companii se găseau ades despărţite…

Al doilea val de asalt a început să debarce la ora 7. Debarcarea sa a durat patruzeci de minute. Planul nu a fost respectat. Focul inamicului nu a fost neutralizat, aşa cum fusese prevăzut. Cele cîteva tancuri sau grupuri de infanterişti deja debarcaţi nu puteau asigura un tir eficace. Am asistat deci la repetiţia celor petrecute cu o jumătate de oră mai devreme, iar valul al doilea a suferit pierderi importante. Mai puţin importante,

totuşi, decît primul, datorită faptului că focului inamic i se ofereau acum mai multe obiective; era deci mai puţin concentrat. Dar, din mai multe motive, situaţia avea să devină critică. Iată un tablou al debarcării pe plaja Omaha Beach între 7.30 şi 8.

Acum debarcă, odată cu infanteria, batalionul 81 de Arme Chimice, alte batalioane de geniu, detaşamente de observare pentru bombardamentul naval, elemente înaintate ale artileriei, detaşamente medicale, unităţi ale antiaerienei. Artileria nu avea să debarce decît în ora următoare; se produsese o greşeală. Echipe de distrugere, care nu au putut să-şi încheie deschiderea breşelor în obstacole, trec pe uscat, unde vor aştepta fluxul următor; necazul este că oamenii aceştia conştiincioşi trag după ei cărucioare şi bărci pneumatice burduşite cu explozivi.

Vedem sosind, acum, mari L.S.T.-uri şi L.S.I.-uri, care îşi croiesc anevoie drum printre obstacole. Unele dintre ele, eşuate pe nisip, manevrează pentru a ieşi din eşuare. Puţine şalande sînt distruse de proiectile înainte de debarcarea trupelor şi a materialului, dar multe sînt avariate de obstacole şi proiectile. Soldaţii ce se adăpostesc în spatele povîrnişului pietros şi al zidului de ciment al şoselei privesc în tăcere spectacolul acesta deloc încurajator.

Iată-l sosind, în faţa punctului Hamel-au-Prêtre, L.C.I.-ul 91, care transportă statul major al R.C.T.-ului 116. În timp ce şerpuieşte printre obstacole, este lovit de un proiectil; dar pilotul său nu este un începător, ci un veteran care a luptat în Sicilia şi la Salerno. El manevrează: „Îndărăt... Stop... Înainte... Stop... Îndărăt...” Nu-i nimic de făcut. Rampa de acostare a fost coborîtă într-o apă adîncă de un metru optzeci. Cei dintîi ofiţeri intră în apă: o detunătură, un jet de flăcări pe punte; o rachetă a lovit L.C.I.-ul 91. Se văd oameni cu veşmintele aprinse aruncîndu-se în apă. Unii înoată printre jerbele de proiectile, în ploaia de gloanţe de mitralieră. Douăzeci şi cinci au şi pierit.

Puţin mai tîrziu, în acelaşi loc, explozia sub apă a unui proiectil sparge şi aprinde rezervoarele cu păcură ale unui alt L.C.I., şi anume 92, care se va mistui în flăcări după vreo două ore.

Vehiculele – camioane, jeep-uri, şenilete – care debarcă, se găsesc în condiţii dezastruoase. Chiar dacă sînt aduse foarte

aproape de ţărm astfel încît să nu fie înghiţite de apa adîncă, chiar dacă nu sînt acoperite de şuvoirea apei şi nici distruse de proiectile, sosesc pînă la o limbă îngustă de pămînt şi acolo se pomenesc blocate. Mai departe se înalţă povîrnirea aceea pietroasă. Şi întrucît nici un buldozer nu a putut deschide nici măcar o singură breşă, este cu neputinţă să mai faci vreo mişcare. O învălmăşire uriaşă este pe cale să se producă.

Apa de mare şi nisipul au făcut, vremelnic, de nefolosit armele care nu s-au pierdut în apă. Se începe prin curăţirea şi ştergerea fiecărei puşti, a fiecărei mitraliere, a fiecărui mortier. Trei sferturi din numărul total de staţii de emisie-recepţie nu mai pot fi folosite.

Grupurile de comandă care debarcă începînd de la ora 7.40 se află în faţa acestui spectacol. Pe o distanţă de cinci kilometri şi jumătate de plajă, oamenii şi maşinile Forţei „O" sînt imobilizaţi îndărătul povîrnişului de piatră şi a zidului ce mărgineşte şoseaua, într-o dezordine aparent fără ieşire. Unităţile sînt pierdute, amestecate, nimeni nu-şi mai poate închipui cum s-ar putea reorganiza în formaţie de asalt, cu atît mai mult cu cît majoritatea ofiţerilor şi a subofiţerilor au fost ucişi sau răniţi. În anumite porţiuni ale plajei, cei ce au venit pe urmă nici nu mai pot găsi loc în spatele zidului sau a povîrnişului; se opresc pe nisipul bătut de tirul inamicului.

Supravieţuitorii traversării plajei – printre ei se află mulţi care se întîlnesc cu focul luptei pentru întîia oară – încremenesc lipiţi de adăpost, muţi, cu chipul întunecat. Dacă îşi îndreaptă privirile spre mare, ei văd tot ceea ce am descris noi acum, precum şi fluxul care duce cu el răniţii ori aduce cadavre pe ţărm, Iar dacă privesc înspre uscat, văd sîrmele ghimpate, cîmpurile de mine şi, în faţa taluzurilor, un spaţiu descoperit, expus focului inamic.

Puterea de foc a Forţei „O" este aproape inexistentă. Doar cîteva tancuri, resfirate ici-colo de-a lungul plajei, mai trag. Focul naval a încetat de îndată ce primul val a ajuns la plaja Omaha Beach. Navele au ordin să nu mai tragă, în afară de executarea vreunui ordin privind obiective precise. Dar, din păcate, nu există legături radio.

„Totul e chestiune de moral", gîndea locotenentul Stanley M.

Schwarz. „Cu numai un sfert de oră în urmă, oamenii aceştia [1] stăteau îngrămădiţi ca nişte vite, lipiţi de zidul şoselei, umăr lîngă umăr, incapabili de cea mai mică mişcare, ca şi paralizaţi de teamă. Dar a venit generalul Cota [2] şi a început să-i scoată din amorţeală. A făcut-o vîrtos, i-a şi înjurat vreo zece minute. A ajuns, însă, la un rezultat. Plutoanele s-au format; şi eu mi-l stăpînesc pe al meu. Ne aflăm tot în spatele zidului, dar gata oricînd să ne avîntăm pe şosea. Dincolo de aceasta, o reţea de sîrmă ghimpată. Unul dintre oamenii plutonului meu, genistul Ingram E. Lambert, a sărit pe zid, a trecut drumul şi s-a apucat să instaleze o torpilă Bangalore, spre a deschide o breşă în sîrma ghimpată. Asta e menirea lui. Îl văd perfect, urmează să acţioneze darea focului torpilei Bangalore. Face lucrul acesta, apoi se trage iute înapoi. Ah, dar focosul nu a acţionat! Lambert o să o ia de la capăt. Totuşi nu, fiindcă a căzut. O mitralieră a început să tragă în dreapta, şi Lambert a căzut, cu faţa înainte. Oamenii din secţia mea îl privesc pe Lambert lungit în şosea: casca i s-a rostogolit la cîţiva paşi. Se uită, cu toţii, la mine. Înţeleg, cum nu se poate mai limpede, că vor fi din nou cuprinşi de frică. Nu-i voi ordona altui genist să acţioneze torpila, o voi face chiar eu. De data aceasta, este menirea mea“.

Văzîndu-l pe locotenent escaladînd zidul, oamenilor le-a venit ideea să-l acopere, deschizînd foc puternic în direcţia mitralierei. Darea focului a acţionat, explozia a deschis o breşă mare în sîrma ghimpată. Locotenentul Schwarz se aruncase repede într-o parte. Odată breşa deschisă, un om din plutonul lui a traversat drumul şi s-a avîntat într-acolo. După ce a străbătut trei metri, s-a prăbuşit. Întrucît mitraliera germană începuse iarăşi să latre, Schwarz a auzit strigăte de mînie şi împuşcături venite de la oamenii aflaţi în cealaltă parte a şoselei; apoi cu toţii, au escaladat zidul, au trecut şoseaua şi s-au năpustit în breşă, iar el de asemenea. La douăzeci de secunde după aceea, toată lumea a găsit un prim adăpost în tranşeele germane golite. De îndată ce plutonul s-a regrupat acolo, s-a continuat drumul în direcţia pantei acoperite de mărăciniş, în coloană de cîte unul.

---

[1] Compania C din R.C.T. 116.

[2] Comandant secund al diviziei 29. A debarcat cu grupul de comandă al R.C.T. 116.

Acelaşi scenariu, sau oarecum asemănător, s-a derulat între orele 8 şi 11 în mai multe puncte de pe toată lungimea plajei Omaha Beach, pare-se în patru sau şase puncte. Grupuri de soldaţi, mai mult sau mai puţin importante, nedepăşind însă niciodată efectivul unei companii, au avut curajul să-şi părăsească adăpostul şi să se avînte spre pante. Dacă analizezi istorisirile, îţi dai seama că lucrul acesta s-a petrecut doar în cazurile în care ofiţerii au ştiut nu numai să comande energic, ci să şi treacă primii la acţiune. La ora 8.30, generalul Cota urca taluzul în fruntea unui grup. A şi fost trîntit la pămînt o dată (nu rănit), din cauza exploziei unui mortier. Cîţiva ofiţeri au tăiat sîrma ghimpată în faţa grupei lor, tîrîndu-se primii în cîmpurile minate.

Evident, nu se putea acţiona conform minuţioaselor repetiţii; se improviza în raport cu ceea ce se avea la îndemînă şi cu ceea ce se afla în faţă. Dar aproape pretutindeni unde trupele au încercat să înainteze, ele au reuşit să treacă linia sistemelor de apărare germane aflate pe plajă. Prima pătrundere spre interior s-a făcut nu prin culoare, cum o prevedea planul, dar printre ele. Drumurile prevăzute a constitui ieşiri erau încă blocate.

Soldaţii urcau încet pantele care duceau spre platou. Pantele acestea erau îmbrăcate în ierburi înalte, în mărăciniş, erau acoperite cu pini mărunţi şi chiar cu flori. Timpul părea să se deschidă şi, uneori, lumina puternică a soarelui îmbăia florile şi iarba, dînd oamenilor impresia că sînt într-o excursie paşnică. Dar iluzia nu putea dura decît cîteva secunde, din cauza uruitului avioanelor, aproape necontenit prezent în văzduh, precum şi din cauza bubuitului tunurilor de pe plajă. Numai vreo două dintre grupele care urcau panta s-au găsit cîteva clipe sub focul mitralierelor sau al mortierelor. Hîrtoapele, mărăcinişul, bălăriile asigurau un plus de siguranţă înaintării; mai de temut erau minele.

Pe măsură ce urcau, soldaţii descopereau plaja Omaha Beach în toată întinderea ei. Tunurile germane care apărau ieşirile trăgeau neîntrerupt. Între linia mării şi povîrnişul pietros putea fi văzută o extraordinară cantitate de vehicule de tot soiul îngrămădite pe fîşia aceea îngustă de nisip. Aici nu fusese deschisă încă nici o breşă. Tunarii germani, cuprinşi de o bucurie nestăvilită, pisau şi incendiau tot materialul acela nou îngrămădit

acolo.

(Tunarii germani ar fi trebuit totuşi să-şi dea seama de un anume fapt care a constituit, poate, realitatea profundă a debarcării aliaţilor în ansamblul ei: nu aveau destule tunuri sau, mai degrabă, obiectivele deveneau prea numeroase pentru tunurile lor. Era cu neputinţă să tragi în tot ceea ce sosea, chiar dacă era dezordine şi bulucire.)

Către ora 8.30, s-a văzut că numeroase şalande încărcate cu material de artilerie şi gata să eşueze făceau cale întoarsă şi începeau să stea la capă, la cîteva sute de metri de ţărm, sau pur şi simplu să rămînă acolo nemişcate, în aşteptare. Staţia de radio a batalionului 7 naval de plajă ordonase chiar atunci: „Să fie suspendată orice debarcare de vehicule”. Şalandele aflate în aşteptare s-au pomenit înconjurate de altele care soseau din larg, astfel că s-a format o grupare plutitoare impresionantă, un fel de unduitoare pînză de şalande, unde puteau fi văzute şi lucruri extraordinare, ca de pildă secţiuni de debarcadere artificiale înzestrate cu macarale.

Tunarii germani nu erau orbi. Au început să tragă în această aglomerare nautică – nemaiocupîndu-se prea mult de plajă. Tancurile, mai puţin hărţuite, au profitat imediat de situaţia creată.

Pentru a putea ataca, tancurile trebuiau să înceapă prin a se descîlci din vălmăşagul celorlalte vehicule şi să se străduiască să afle un amplasament favorabil pe lîngă povîrnişul pietros (pe care încă nu-l puteau depăşi). Acolo începeau să tragă cu furie.

Ostaşii care urcau panta de la vestul plajei au băgat de seamă că, în apropierea lor chiar, trei tancuri izbutiseră să escaladeze povîrnişul şi să ajungă pe şoseaua-promenadă. Înaintau încet spre Vierville trăgînd asupra lucrărilor genistice germane existente la ieşirea aceea. Un distrugător care patrula la o jumătate de milă distanţă a deschis focul în direcţia aceleiaşi ţinte – probabil după ce a observat exploziile provenite de la proiectilele tancurilor.

Între timp, de-a lungul povîrnişului, buldozerele se găseau în plină activitate. Mai ales acum, cînd tunurile germane se ocupau mai puţin de ele. Către ora 10, au fost deschise în sfîrşit două breşe: una chiar la est de Saint-Laurent, cealaltă la vest de plajă. Situaţia se ameliora.

Fortificaţiile germane se apărau în continuare cu aceeaşi cerbicie: două tancuri au fost făcute pulbere, cu tunul, în faţa punctului Les Moulins. Se năştea totuşi simţământul că ceva începea să se schimbe. Tunurile germane îşi roteau ţevile de la un obiectiv la altul, mai puţin pentru a alege decît pentru a răspunde focului american. Şi era limpede că focul lor descreştea ca volum şi intensitate.

Comunicaţiile radio dintre ţărm şi nave au putut fi în sfîrşit stabilitate. Două distrugătoare au înaintat pînă la optzeci de metri de ţărm, trăgînd cu toate piesele asupra fortificaţiilor de la Les Moulins.

Proiectilele unui alt distrugător şuierau la doar cîţiva metri pe deasupra plajei. Cîteva au explodat apoi, în plin, pe o cazemată betonată, în faţa ieşirii Saint-Laurent. Tragerea din cazemată a încetat, distrugătorul a tăcut şi el. Infanteriştii, îngrămădiţi şi nemişcaţi lîngă povîrniş (mai erau destui), încercară sentimentul că un anume lucru avea să se petreacă – nu prea ştiau ce, dar ceva care poate că avea să marcheze o cotitură în dimineaţa aceea pe care o găseau cumplită. Într-adevăr. Trei germani au ieşit din cazemată ridicînd braţele. Pe urmă alţii, în spatele lor. Pînă la urmă au apărut, cu braţele ridicate, vreo douăzeci. Erau primii duşmani văzuţi pe plaja Omaha Beach. Majoritatea infanteriştilor americani care se găseau acolo nu mai văzuseră niciodată un neamţ; poate doar prin fotografii. S-au ridicat şi au început a păşi în urma tancurilor. Ieşirea Saint-Laurent (E 1) avea să fie eliberată către ora 11.30.

Primele grupe care se hotărîseră să părăsească plaja, pentru a se năpusti spre taluzuri, urcaseră pantele şi ajunseseră la marginea platoului. În faţa lor se întindea un peisaj verde: păşuni întreţăiate de garduri vii, livezi de meri, frumoase pîlcuri de copaci. Iar în inima acelei vegetaţii se şi ivise pecetea bătăliei: o fermă distrusă, un sat fumegînd în zare. Şi nici urmă de german.

XIV

ATACUL DE LA „LA POINTE DU HOC”

O parte din elementele Corpului 5 american, debarcat pe plaja Omaha Beach, trebuia să traverseze comuna Grandcamp şi să se străduiască să ajungă la Isigny cît mai repede cu putinţă – în principiu în cursul zilei Z+1.

Pentru ca acţiunea să se desfăşoare în siguranţă, trebuia distrusă neapărat, încă de la început, bateria germană de la La Pointe du Hoc, al cărei foc putea tot atît de bine să bareze drumul ce ducea la Grandcamp ori să ia Omaha Beach în anfiladă.

La Pointe du Hoc este un loc mai ridicat, alcătuit din faleze calcaroase, care înaintează în mare, la aproximativ şapte kilometri de Vierville. Falezele au cam treizeci de metri înălţime şi sînt abrupte. Jos, un prundiş de vreo douăzeci de metri lăţime.

— „Bateria este instalată pe creastă, explicase Ofiţerul cu cercetarea comandantului trupelor care aveau misiunea să ocupe poziţia. După informaţiile primite, ea ar fi alcătuită din şase tunuri-obuziere de 155 mm. Acestea pot trage pînă la distanţa de 23.000 metri. Bateria este aprig apărată dinspre uscat. Sînt acolo reţele de sîrmă ghimpată, cîmpuri de mine şi, bineînţeles, cuiburi de mitraliere. Efectivele germane se ridică, probabil la 125 infanterişti şi 85 artilerişti. Misiunea voastră va consta în a pune stăpînire pe plaja de prundiş, în a escalada faleza şi a nimici bateria”.

Gruparea însărcinată cu misiunea aceasta era compusă din trei companii (D, E, F) aparţinînd batalionului 2 de grăniceri, trupe de asalt a căror structură şi organizare seamănă cu aceea a vînătorilor noştri [1] adesea folosite în comandouri. Cele trei companii trebuiau să debarce pe terenul cu pietriş la ora H (6.30) şi să ia cu asalt La Pointe. O a doua forţă de debarcare (batalionul 5 de Rangers, plus companiile A şi B din batalionul 2) trebuia să urmeze. Dacă la ora H+30 de minute avea să primească un semnal menit să-i vestească izbînda escaladării, atunci ea avea să debarce în acelaşi loc, întărind cele trei companii de asalt. De nu, urma să debarce dimpreună cu Regimentul 116 infanterie la

[1] Autorul se referă la trupele de vînători franceze (n. tr.)

capătul plajei Omaha, încercînd să ia cu asalt La Pointe du Hoc după ce va fi trecut prin spatele plajei.

La 6 iunie 1944, trupele de asalt (Rangers) ale primului val au început a coborî din navele de transport şi a intra în L.C.A.-uri, către orele 4 dimineaţa. Oamenii aceştia făcuseră în mod intens nişte antrenamente speciale. Încă de pe la începutul lunii aprilie făcuseră exerciţii de debarcare în ape „năbădăioase”, precum şi exerciţii de escaladare a falezelor la Sawanage (insula Wight).

În faţa plajei La Pointe du Hoc nu existau obstacole asemănătoare cu cele răspîndite de germani în faţa plajei Omaha Beach, întrucît înclinarea terenului era mult prea accentuată în acest loc. Dar existau falezele care trebuiau escaladate.

La bordul ambarcaţiilor de asalt, trupele au suferit de frig şi de rău de mare. Dar, în ansamblu, au fost mai puţin încercate decît infanteriştii, deoarece erau mai călite. Coasta părea încă îndepărtată, imprecisă în aburii zorilor.

Cînd a început bombardamentul naval şi aerian, oamenii aceştia s-au simţit puternic întăriţi. Ştiau că La Pointe du Hoc fusese luată în atenţie în mod deosebit. De la 15 aprilie, ea fusese atacată de bombardierele grele şi mijlocii ale Armatei a IX-a aeriene S.U.A. Cuirasatul *Texas* arunca tocmai asupra ei şase sute salve a 356 mm; crucişătoarele şi distrugătoarele trăgeau şi ele, iar bombardierele treceau neîntrerupt pe deasupra şalandelor de asalt.

Fiecare grup de oameni transportaţi de o L.D.A. alcătuia o echipă care, imediat după debarcare, trebuia să acţioneze autonom. O navă de acest fel conţinea materialul necesar escaladării. În primul rînd, trei perechi de rachete de care erau legate frînghii cu scări din lemn sau de frînghie. Rachetele trebuiau trase de L.D.A.-uri. În afară de ele erau şi unele mai mici, tot perechi, destinate a fi aduse pe uscat şi trase cu mîna. Toate rachetele de acest tip erau prevăzute cu ancore cu gheare, prin care frînghiile şi scările trebuiau să se prindă de creasta falezei.

Era lesne de închipuit că nici una dintre ele nu avea să se prindă. În consecinţă, L.D.A.-urile şi „răţoii“ (Ducks), adică nişte vehicule amfibii care le urmau, transportau scări de vreo treizeci de metri, unele din ţevi de oţel formate din bucăţi, altele extensibile, de tipul „scărilor de pompieri”.

Fiecare grănicer era în „ţinută de ruptură” (*fatigue-dress*), cu vestă de salvare şi ducea cu sine arma, raţiile alimentare, plus două grenade. Armamentul „greu” transportat de ambarcaţiile de asalt consta în totul din douăsprezece pistoale-mitralieră „Bar”, din şase aruncătoare de mine de 60 mm şi treizeci grenade cu termit.

Şalandele mici îşi continuau drumul spre ţărm, lunecînd şi legănîndu-se în scobituri de val mai mari de un metru. Deodată L.D.A.-ul 860 s-a pomenit acoperit de valuri şi a dispărut. Soldaţii din celelalte ambarcaţii au zărit capetele camarazilor care se străduiau să înoate, susţinuţi de vestele de salvare. La puţină vreme după aceea o şalupă i-a culeş.

În clipa aceea, L.D.A.-ul de vîrf, în care se găsea locotenent-colonelul Rudder, comandantul grupului de asalt, schimbă direcţia şi începu să navigheze paralel cu ţărmul. Grănicerii se întrebau ce putea să însemne asta.

Rudder băgase tocmai de seamă că şalanda-ghid o luase într-o direcţie greşită: trebuia schimbată direcţia, spre a se îndrepta spre punctul prevăzut. Contratimpul acesta era grav, căci bombardamentul abia încetase. Între sfîrşitul bombardamentului şi clipa în care L.D.A.-urile urmau să acosteze aveau să se scurgă treizeci de minute. Germanii care apărau La Pointe du Hoc (dacă mai existau) ar fi avut tot timpul să ia măsuri. Oamenii înţeleseră lucrul acesta şi se simţiră cuprinşi de nelinişte. Şi mai neliniştiţi ar fi fost dacă ar fi cunoscut şi cealaltă consecinţă a întîrzierii lor: neprimind la timp semnalul care vestea reuşita escaladării, forţa de întărire avea să socotească ratată încercarea şi să debarce în altă parte.

Cîteva jerbe se înălţară din mare în jurul L.D.A.-ului. Sistemele de apărare germane nu erau aşadar în întregime nimicite. Din fericire tirul lor era intermitent şi dezordonat. Totuşi, un „răţoi” a fost lovit de un proiectil; în locul acela s-a ridicat o coloană de fum.

Două torpiloare au început atunci să tragă în La Pointe du Hoc. Şi-au încetat focul în clipa în care prima şalandă de asalt a acostat în dreptul falezei. Era ora 17.10. Faţă de orar atacul era întîrziat cu patruzeci de minute.

Şalanda 860, în care se găsea locotenent-colonelul Rudder a

atins cea dintîi uscatul. Rampa s-a lăsat, oamenii au debarcat. Cei douăzeci de metri de teren acoperit cu pietriş dintre mare şi baza falezei erau ciuruiţi de pîlniile bombelor şi proiectilelor pe care apa le umpluse. Mai încolo, bucăţi de faleză rupte de bombardament alcătuiau un talmeş-balmeş haotic.

Grănicerii au început să traverseze încet zona de gropi, intrînd uneori în apă pînă la umeri. Cîteva grenade căzură dinspre creasta falezei, unele rostogolindu-se precum pietricelele de grohotiş. Nici un om din grup nu a fost lovit. Nu se vedea urmă de german.

Rachetele au fost trase din şalandă la treizeci şi cinci de metri de bază. Nici o frînghie nu a atins creasta. Doi grăniceri au încercat să escaladeze faleza direct, în punctul acela ea nu era verticală, ci uşor oblică, avînd o înclinare de aproximativ 80 de grade. Dar terenul friabil li se fărîmiţa sub picioare, astfel că au fost siliţi să renunţe.

Alţii au instalat un tronson de scară pe grămada de pămînt fărămiţat, iar unul dintre ei se caţără. Cînd a ajuns la ultima treaptă, a scobit în faleză un lăcaş de pus piciorul, săltînd cu ajutorul unei frînghii un al doilea tronson a cărui bază o aşează pe locul de el săpat. Escaladă şi al doilea tronson, după care îşi reîncepu operaţia; şi tot aşa mai departe. Germanii, fără să se arate, continuau cînd şi cînd să arunce grenade, în timp ce oamenii escaladau tronsoanele succesive. La 7.25 toată grupa ajunsese la creastă.

Nouă asemenea şalande atinseseră punctul de debarcare. Cîteva echipe au avut norocul să-şi vadă sistemul rachetă-frînghie funcţionînd bine, altele doar parţial, iar altele deloc. Echipele care nu au putut escalada cu ajutorul frînghiilor sau al scărilor din frînghii şi-au folosit scările rigide. Din o sută nouăzeci de oameni debarcaţi, vreo treizeci au fost răniţi, iar cîţiva ucişi la poalele falezei de grenade sau de focul unui cuib de mitraliere germane situat la vest de plaja Omaha.

Oamenii desemnaţi să ia cu asalt La Pointe du Hoc studiaseră luni în şir, amănunţit, poziţia aceasta fortificată, nu numai pe hărţi sau pe fotografii aeriene mărite, ci şi cu ajutorul unor machete colorate care reproduceau întocmai peisajul. Îl cunoşteau de

parcă acolo ar fi trăit: pe creasta falezei, platoul ierbos cu bateria de 155, amplasamentele antiaerienei, postul de observare chiar în vîrf, dubla reţea de sîrmă ghimpată; imediat după aceea, primele cîmpuri împrejmuite de garduri vii, desigur minate; apoi alte cîmpuri, nişte „curţi” normande, păşuni plantate cu meri. Fiecare grănicer era sigur că se va putea îndrepta spre obiectivul ce fusese desemnat grupului său, fără şovăire.

Dar iată că odată ajunşi pe creasta falezei, oamenii nu au mai recunoscut nimic. Aveau în faţa ochilor un peisaj lunar şi atîta tot. O întindere ciuruită de cratere, ca la poalele falezei. Ici, colo blocuri de ciment sfărîmat, frînturi de cazemate, urme de tranşee. Iar în pustiul acela, nimeni. În văzduh, acelaşi uruit de avioane care se reîntorceau în Anglia sau care se duceau să bombardeze mai departe, către interior.

Primul grup de grăniceri înaintă în direcţia aproximativă a Bateriei de 155.

Peste cîteva minute, doi soldaţi din capul coloanei se opriră:

— Asta este!

Poziţia betonată fusese zdrobită de proiectile şi bombe, făcută praf. Se mai desluşea doar o adîncitură mare, pătrată, distrusă, în mare parte umplută de sfărîmături. Mai putea fi recunoscut locul unde fuseseră dispuse telemetrele. Dar amplasamentele erau goale, nu mai existau telemetre. Şi nici tunuri. Fuseseră duse aiurea.

O parte din trupele de grăniceri a pornit spre interior, trecînd prin zona devastată, în timp ce alte subunităţi se îndreptau spre punctul de observare de la extremitatea platoului.

Locotenent-colonelul Rudder îşi stabilise punctul de comandă între marginea falezei şi un amplasament de antiaeriană distrus, aflat la treizeci de metri. Punctul de comandă era pur şi simplu craterul unei bombe. Rudder se instală acolo, reţinînd doar cîţiva oameni de legătură şi pe ofiţerul cu transmisiunile.

Grupurile se îndepărtaseră, pentru a-şi îndeplini misiunea conform planului. Locotenent-colonelul trebuia să aştepte rapoartele lor, spre a coordona şi dirija acţiunea. Se convenise ca imediat după neutralizarea poziţiilor de la La Pointe, grănicerii să înainteze spre interior pînă la şoseaua Vierville-Grandcamp, la

depărtare de un kilometru, şi să controleze şoseaua aceasta pînă la venirea Regimentului 116 infanterie sau, eventual, a eşalonului de grăniceri nr.2.

Oamenii care se îndreptau spre punctul de observare nu se aflau decît la vreo sută de metri de el cînd au început să zumzuie primele gloanţe. Apoi, o serie de mitralieră. Grănicerii s-au trîntit la pămînt şi au continuat să înainteze în salturi.

După cincizeci de metri orice înaintare s-a dovedit imposibilă. De îndată ce un om apărea, puştile şi mitralierele se porneau. Dar nici urmă de neamţ; nimic altceva decît construcţia aceea din ciment, aparent intactă sau aproape intactă, profilîndu-se pe cerul cenuşiu.

Punctul de observare era încercuit, dar atacatorii nu puteau, nici acum, să înainteze. Începea un fel de mic asediu. În clipa aceea grănicerii au văzut ţîşnind în jurul lor gheizere de pămînt şi au auzit bubuitul înfundat al tunurilor. Bateriile germane din interior începuseră să tragă în direcţia lui La Pointe du Hoc.

Grupul transportat de L.D.A-ul 858 atinsese creasta falezei către ora 7.45. Înaintînd anevoie în terenul devastat, locotenentul care comanda grupul sfîrşi prin a descoperi poziţia mitralierei pe care soldaţii săi trebuiau să o neutralizeze.

— Bine! În direcţia aceasta, zise locotenentul, arătînd spre sud. În coloană cîte unul.

Un clănţănit de mitralieră. Gloanţele veneau – era limpede – dinspre poziţia unei baterii antiaeriene situate la vest de La Pointe du Hoc, la aproximativ patru sute de metri. Locotenentul desemnă zece oameni spre a merge într-acolo.

— Duceţi-vă în recunoaştere şi veniţi, să-mi raportaţi.

Unul singur din zece avea să se reîntoarcă, un grănicer pe nume William Cruz. Iată, pe scurt istorisirea sa:

„Nu ne prea încingea dorinţa de a îndeplini asemenea misiune. Răpăitul mitralierei răsunînd în pustiul acela ciuruit de gropi avea un efect sinistru. Şi iată că începeau să cadă şi proiectile. În sfîrşit ne-am hotărît şi am început să înaintăm încet, pe genunchi sau tîrîş.

La un moment dat, am zărit o cască germană înălţîndu-se încetişor la marginea unei gropi. Nu am tras, fiindcă învăţasem

şiretlicul cu casca ridicată în vîrf de băţ; dar băiatul de lîngă mine trăsese deja. Peste cîteva secunde începură să cadă în jurul nostru proiectilele aruncătoarelor de mine. Grupul nostru, mult prea strîns, se dispersă instinctiv. În ce mă priveşte m-am tîrît pînă la marginea unei tranşei pe jumătate surpată. Şi m-am lăsat uşor în ea.

Eram singur-singurel. Auzeam zgomotul aruncătoarelor de mine şi rafalele intermitente ale mitralierelor. Şi, din cînd în cînd, explozia cîte unui obuz de mare calibru. Deodată am văzut patru germani care se tîrau trăgînd o mitralieră; erau foarte aproape. Am pus mîna pe o grenadă zicîndu-mi că, de m-ar fi zărit, aş fi aruncat-o îndată. Dar au trecut pe lîngă mine fără să mă vadă.

Am mai aşteptat un timp, apoi am ieşit din tranşee. În jur, nici ţipenie. Nu vedeam pe nimeni, iar singur nu puteam face nimic. Am hotărît atunci să mă îndrept spre punctul de comandă. Aveam să dau raportul şi să aud ce urma să mi se spună.

După ce m-am tîrît vreo cincizeci de metri, m-am pomenit în faţa unei cazemate teribil de dărîmate. S-ar fi zis că făcuse explozie. Dar ceea ce m-a uimit şi mai mult a fost grămăjoara de puşti şi revolvere, de arme americane, ce se găsea lîngă cazemată. Şi mi-am zis: „Ia te uită, s-au predat!“ Era într-adevăr războiul acesta un război extraordinar, în care nu vedeai nimic, nu înţelegeai nimic. Cine îi făcuse oare prizonieri pe ceilalţi nouă?

În sfîrşit am ajuns la punctul de comandă, unde i-am prezentat colonelului Rudder raportul.”

Nimeni nu a ştiut vreodată cum au dispărut cei nouă grăniceri. Se presupune că germanii, ţîşnind din vreun adăpost subteran, îi luaseră prin surprindere şi îi capturaseră. O parte din subteranele care legau între ele diferitele puncte de fortificaţii de la La Pointe du Hoc rezistaseră bombardamentului.

Comandantul grănicerilor îşi putea reprezenta, la rîndul lui, situaţia: o parte dintre oameni (vreo şaizeci probabil) traversaseră spaţiul fortificat devastat, îndreptîndu-se spre şoseaua Vierville-Grandcamp; o altă parte se afla blocată în jurul postului de observare, în vîrful platoului; alţii erau dispersaţi ici, colo, prin gropi.

Grănicerii care se îndreptau spre şoseaua Vierville-Grandcamp înaintau în grupuri foarte distanţate sau în mod izolat, încet, pe

drumuri desfundate sau de-a lungul gardurilor vii, pe margini de cîmp. Pe cer, avioanele zumzăiau. Uneori, cîte un gheizer de pămînt ţîşnea pe neaşteptate în mijlocul drumului sau pe un cîmp; apoi se auzea zgomotul focului tras. Sau cîte o mitralieră începea să tragă, dar după un timp amuţea fără să se ştie de ce. Sau cîte un foc de puşcă răzleţ. Germanii rămîneau în continuare invizibili.

Invizibili, dar dintr-odată apărură. Erau trei. Pe jumătate ascunşi în spatele unei cazemate, pe lîngă un pîlc de ferme distruse de bombardament. În jur, pustiul cîmpiei... Doar cîteva vite ucise şi grupul acela de ruine, şi cei trei germani arătîndu-şi, dinspre cazemată, capetele acoperite de căşti. Dacă ar fi purtat căşti cu vîrf ascuţit, ai fi zis că ai în faţă un tablou din războiul de la 1870. La primele împuşcături germanii o luară la sănătoasa, apucînd-o spre ruine. În timp ce grănicerii se pregăteau să o ia după ei, începură să cadă şi proiectilele. Mizerie! Proiectilele germane şi cele ale distrugătoarelor aliate cădeau concomitent în jurul acestor ruine, lucru care deveni cît se poate de limpede în mai puţin de un minut. Atacatorii trebuiau să se facă una cu pămîntul, să se adăpostească. Şi înjurau la gîndul că ar putea fi ucişi de proiectilele împroşcate de distrugătoarele lor. Pe distanţa pînă la şosea au fost ucişi şapte şi răniţi opt; nu s-ar fi putut spune de ce proiectile anume. În sfîrşit, au ajuns la şoseaua Vierville-Grandcamp.

Dincolo de şosea se desfăşura un peisaj de verdeaţă, unduitor, cu şiruri de plopi şi fagi. Avioanele torceau mai departe în văzduh. Din depărtări răzbătea bubuitul tunurilor. Ofiţerii dădură ordinul de stabilire a dispozitivului prevăzut în plan. Asta însemna că atacanţii trebuiau să se grupeze în jurul aruncătoarelor de mine. Şoseaua şi cîmpul erau pustii, totul părea calm. Urmau clipe de aşteptare.

Au fost trimişi în recunoaştere doi sergenţi; dincolo de şosea, spre sud. Păşeau pe marginea cîmpului, privind cu atenţie în jur, ţinîndu-şi armele în cumpănire. Cînd şi cînd cîte o serie de mitralieră, pornită din dreapta ori din stînga îi făcea să se trîntească la pămînt; apoi îşi continuau drumul. La două sute cincizeci de metri de şosea, după un salt, se pomeniră în faţă cu un obstacol.

— Ce să fie asta? O baterie?

Era într-adevăr o baterie, într-o cazemată pe jumătate îngropată şi foarte bine camuflată. Uşa, deschisă. Cei doi sergenţi intrară. O exclamaţie de uimire: tunurile ce nu fuseseră întîlnite la La Pointe du Hoc se găseau aici. Cinci la număr. Nici un german, iar tunurile – intacte.

Chiulasele au fost distruse pe dată, cu ajutorul încărcăturilor de termit. Puţin mai tîrziu, a fost trimis la locotenent-colonelul Rudder un curier, spre a raporta.

La La Pointe du Hoc situaţia nu se îmbunătăţea de fel. Tot punctul de observare şi antiaeriana din vest constituiau cele două puncte de rezistenţă. Întrucît prima recunoaştere în direcţia acelei poziţii a antiaerienei se încheiase doar cu dispariţia (captură, probabil) a celor nouă grăniceri, Rudder ordonă un atac. Astfel că vreo cincisprezece soldaţi porniră într-acolo, comandaţi de căpitanul Masny; duceau cu ei un aruncător de mine.

Înaintau tîrîş şi în salturi, printre serii de mitralieră şi împuşcături izolate. În sfîrşit, aruncătorul de mine a fost pus în baterie.

Un steag alb se înălţă deasupra poziţiei antiaerienei. Soldaţii şi ofiţerul lor, care se ţineau lîngă aruncătorul de mine, nu se clintiră. Dar, în faţa lor, la treizeci de metri, se ridicară doi grăniceri.

— Atenţie! strigă Masny.

Prea tîrziu. Un snop de gloanţe seceră vieţile celor doi. Artileria germană din interior deschise focul. Proiectilele cădeau chiar pe cărarea care constituia axa atacului. Patru oameni au fost ucişi, dar restul aproape cu toţii răniţi. Căpitanul Masny strigă: „Retragerea! Fiecare pe cont propriu!“ Supravieţuitorii se înapoiară tîrîndu-se spre punctul de comandă. Doi au fost ucişi de către trăgătorii nemţi pe drumul de întoarcere. Aruncătorul de mine a fost abandonat.

Un nou atac împotriva poziţiei antiaerienei a fost dezlănţuit ceva mai tîrziu. Dar a dat greş exact în aceleaşi condiţii. S-au înregistrat vreo cincisprezece morţi.

Locotenent-colonelul Rudder încercă să obţină sprijinul de foc al distrugătorului *Satterlee* care patrula prin faţa lui La Pointe du Hoc. Dar poziţia antiaerienei, situată spre poalele falezei, nu putea fi lovită de un tir în plină forţă şi era mult prea aproape de

ţărm încît să poată fi atinsă printr-o tragere prelungită. În plus, o baterie germană din interior deschidea focul de îndată ce staţia de radio emitea.

Ofiţerul cu transmisiunile se strădui în cîteva rînduri să intre în legătură cu trupele debarcate la Omaha Beach, dar zadarnic. Plaja Omaha nu răspundea. Muniţiile se împuţinau, iar răniţii nu puteau fi ajutaţi cu nici un chip în locul acela izolat. Mitralierele germane trăgeau de cum apărea un soldat, iar jerbele stîrnite de proiectile se înmulţeau în spaţiul de aproximativ 400 metri pe 180 stăpînit de grăniceri.

— Cred că ne vor ataca, a spus Rudder ofiţerului său cu transmisiunile. Fă imposibilul şi intră în legătură cu distrugătoarele.

Ofiţerul se duse pînă la marginea falezei, cu micul său proiector, şi începu să transmită, manipulîndu-l, mesajul redactat de Rudder. Cam la o jumătate de oră după aceea distrugătoarele au început să tragă. Proiectilele lor cădeau la limita spaţiului ocupat de grăniceri; unele chiar şi în interior. Au reuşit astfel să creeze un spaţiu de interdicţie, tirul fiind reluat ori de cîte ori germanii păreau că vor să înainteze. Grănicerii, de asemenea deschideau focul, cu aruncătoarele de mine care le mai rămăseseră. Nu ştiau deloc dacă debarcarea reuşise sau dacă erau singura trupă aflată dincolo de plaje şi, practic, sacrificată.

Între orele 12 şi 13 Rudder a mai trimis un mesaj. Pe trei căi diferite: staţia de emisie-recepţie S.C.A. 300, staţia de emisie-recepţie S.C.R. 284 (adresat distrugătorului *Satterlee*, cu rugămintea de a servi de releu) şi un porumbel călător. „Pointe du Hoc. Stop. Misiune îndeplinită. Stop. Nevoie de muniţii şi întăriri. Stop. Numeroase pierderi.” În sfîrşit, la ora 15, Regimentul 116 infanterie a răspuns. Răspunsul era: „Indicativ indescifrabil. Repetaţi.” Aproape în acelaşi timp sosi un alt răspuns, venit direct de la generalul Huebner, comandantul Diviziei I americane: „Nu avem întăriri disponibile”.

Situaţia se îmbunătăţise mult pe plaja Omaha Beach, dar generalul Huebner nu putea trimite, într-adevăr, nici un fel de întăriri, nici pe mare, nici pe uscat spre La Pointe du Hoc. Pentru aceasta ar fi trebuit să dispună de o rezervă de unităţi constituite şi în ordine, ceea ce nu era cazul.

Cîteva companii aproape intacte ajunseseră pe creasta taluzurilor sau îşi refăcuseră formaţiile în scurt timp, dar cei mai mulţi dintre ostaşii care înaintau spre interior aparţineau unor unităţi dispersate din care jumătate se mai aflau, încă, pe plajă sau la punctele de ieşire. Artileria, tancurile şi vehiculele soseau abia atunci pe platou. Între orele 12 şi 13, buldozerele deschiseseră o pistă, la vest de ieşirea Saint-Laurent, dar germanii care se retrăseseră în satul acesta, sau mai degrabă în ruinele sale, se apărau curajos şi blocau trecerea. Tancurile, jeepurile, camioanele, tunurile se învălmăşeau într-un talmeş-balmeş de nedescris.

— Dacă aviaţia germană mai există, ne-am dus pe copcă! spuneau conductorii acestor vehicule.

Din fericire, nici un avion german nu-şi făcu apariţia. Dar nici aviaţia tactică aliată nu putea interveni – nu încă – dată fiind dezordinea existentă pe uscat; nu putea veni în ajutorul trupelor care înaintau cum puteau pe platou, depăşind poziţii invizibile, de unde apoi se trăgea în ele pe la spate, cu focul mitralierelor şi al trăgătorilor ascunşi pe după gardurile vii. Pe scurt, nu se puteau răfui cu un duşman care se angaja într-un fel de guerilă.

Satul Colleville a fost cucerit după o luptă de două ore, luptă care a semănat mai degrabă cu o hărţuială de avangărzi. Satul era o ruină, biserica pe trei sferturi distrusă. Cîţiva locuitori ascunşi prin pivniţe au scos capul după ce germanii se retrăseseră sau fuseseră ucişi ori luaţi prizonieri.

Germanii care se adăpostiseră în ruinele Saint-Laurent aveau să se apere pînă la căderea nopţii, tot retrăgîndu-se spre sud-vestul satului şi continuînd să tragă. Nici un contraatac inamic organizat, doar cîteva acţiuni de rezistenţă sporadice, uneori virulente. După spusele celor dintîi prizonieri nemţi elementele care rezistau astfel aparţineau nu Diviziei 716 infanterie, care ocupa firesc sectorul, ci Diviziei 352, care tocmai sosise pentru a face manevre şi care era alcătuită din luptători încercaţi veniţi din est.

Unităţile americane înaintau şi ele într-un chip la fel de empiric, fără a respecta planul şi aproape fără legături între ele.

Încă din dimineaţa zilei, al doilea eşalon de debarcare format din grăniceri (Batalionul 5 întărit), care debarcase la vest de plaja

Omaha cu Regimentul 116 infanterie, era pe drum spre a veni să atace La Pointe du Hoc din interior. Un pluton al companiei A a acestui batalion înaintă rapid şi ajunse în La Pointe du Hoc către amurgul lui 6 iunie.

— Restul batalionului ne urmează, a raportat comandantul de pluton locotenent-colonelul Rudder. Va fi aici dintr-o clipă în alta.

Rudder a hotărît să rămînă pe loc cu plutonul acesta de întărire şi să-i lase acolo pe oamenii înşiruiţi pe şoseaua Vierville-Grandcamp, în aşteptarea grosului batalionului 5.

Plutonul care tocmai sosise nu ştia că, în realitate, grosul acesta fusese întîrziat în marşul său din cauza a două contraatacuri germane şi a focului artileriei de uscat. Întărirea aceasta principală urma să fie blocată toată ziua de 7 iunie la Saint-Pierre-du-Mont, la mai puţin de o mie metri de La Pointe. Situaţia grănicerilor se menţinea precară şi avea să se înrăutăţească în chip ciudat în cursul nopţii.

La sfîrşitul zilei de 6 iunie, generalul Montgomery trecuse pe un crucişător prin faţa capului La Pointe du Hoc şi prin faţa tuturor plajelor de debarcare, într-un turneu de inspecţie.

Iată în ce stadiu se găsea atunci operaţia „Overlord“:

Trupele americane debarcate pe plaja Utah Beach (în Cotentin) instalaseră un cap de pod cu un front de aproape 3.500 metri, care pe alocuri intra cu mai mult de cinci kilometri în interior, în direcţia şoselei Carentan-Cherbourg. Trupele aeropurtate, prost lansate, răsfirate, îndepliniseră totuşi mai multe din misiunile prevăzute în plan. De menţionat cea a batalionului care ţintea Sainte-Mère-Eglise.

Situaţia din sectorul plajei Omaha Beach a fost descrisă mai sus. Pierderile Corpului 5 american din timpul zilei se ridicau la aproximativ trei mii de oameni, morţi, răniţi sau dispăruţi.

În est, britanicii şi canadienii, debarcaţi pe plajele Gold, Juno şi Sword atinseseră o linie care trecea prin Manvieux (la răsărit de Port-en-Bessin), Saint-Sulpice (la 4 kilometri nord-est de Bayeux), iar de acolo aproape paralelă cu ţărmul pînă la Ouistreham, cu un intrînd la Douvres-la Délivrande, care nu putuse fi cucerit. Şoseaua Caen-Bayeux era interceptată. Ouistreham era „aproape curăţat”. La est de rîul Orne, Divizia a 6-a aeropurtată britanică

ocupa Ranville şi Bénouville şi făcuse joncţiunea cu trupele debarcate.

Deşi obiectivele fixate pentru ziua Z nu fuseseră integral atinse, mai cu seamă în sectorul plajei Omaha Beach, Montgomery putea socoti că, în ansamblu, situaţia era satisfăcătoare.

Noaptea se făcuse neagră în jurul orei 23. Clar de lună, cu cer pe trei sferturi înnorat. Grănicerii care stăpîneau şoseaua Vierville-Grandcamp, la un kilometru sud de La Pointe, adoptaseră un dispozitiv în formă de echer, dintre ale cărui laturi una era paralelă cu şoseaua, la aproximativ 300 metri. Vreo şaizeci de oameni se adăpostiseră acolo, în pîlcuri, pitindu-se pe după gardurile vii, aproape în neclintire, tăcuţi, cu auzul încordat. Nici un zgomot; doar, cînd şi cînd, vuiet de avioane sau cîini care lătrau.

La ora 23.30, brusc, şuierături ascuţite de fluier străpunseră liniştea dinspre cîmpurile plantate cu arbori, la sudul şoselei; apoi ţipete, ai fi zis ţipete de Piei Roşii. Gloanţe trasoare de mitraliere brăzdară întunericul. Germanii atacau. Siluete întunecate şi unduitoare se proiectară pe cer, grenade explodau.

Grănicerii răspundeau calm focului, cu pistoale-mitralieră, puşti şi grenade. Trei germani ţîşniră la cîţiva metri de postul care ţinea unghiul dispozitivului. Fură seceraţi pe loc. Apoi, deodată, nimic. Linişte. Grănicerii au avut un mort şi un rănit.

Şi din nou a coborît liniştea. Norii lunecau încet prin faţa lunii, un vînt uşor alunga mirosul prafului de puşcă. La pîndă, grănicerii îşi încordau auzul, gata să deschidă focul. Dar... nimic.

La ora unu a început atacul, absolut în acelaşi fel: fluierături, strigăte, gloanţe trasoare. Din fericire, mitralierele germane trăgeau prea sus. Grănicerii ocheau cu grijă orice siluetă profilată în noaptea nu foarte neagră. Şi de data aceasta atacul a încetat brusc. Apoi iarăşi linişte.

Clipele se scurgeau. Nici o mişcare. Dacă vreun drumeţ nevăzut ar fi mers pe şosea, ar fi putut crede că locul era pustiu pe cel puţin o rază de un kilometru, într-atît era de desăvîrşit calmul din jur.

Cel de al treilea atac a început exact la ora trei. După intensitatea strigătelor şi a fluierăturilor, după tăria focului

deschis pe dată, grănicerii au înţeles că, de data aceasta, atacatorii erau în număr mare. Proiectilele aruncătoarelor de mine cădeau de jur împrejur. Cădeau nemţii, dar alţii le luau imediat locul. Cei care atacau erau cel puţin o companie, cu şase mitraliere şi mai multe aruncătoare de mine.

Istorisirile supravieţuitorilor acestei acţiuni sînt neclare şi contradictorii. După unii, schimbul de focuri ar fi durat o oră; după alţii doar cîteva minute. În zarva aceea oricui i-ar fi fost greu să aibă noţiunea exactă a timpului. Grupuri mici de grăniceri, încercuiţi, răniţi, se predau strigînd: „Kamerad!“ Alţii se luptau pînă erau ucişi pe loc. Ofiţerii au dat atunci ordinul de retragere spre La Pointe du Hoc.

La unii a ajuns ordinul, la alţii nu. Vreo patruzeci de grăniceri şi-au putut croi drum spre La Pointe du Hoc. Patrusprezece au rămas să se adăpostească mai departe lîngă gardurile vii. Acolo aveau să stea treizeci şi şase de ore pînă la sosirea întăririlor.

În dimineaţa de 7 iunie, tăria grănicerilor de la La Pointe du Hoc era de 90 de oameni în stare să mînuiască armele, inclusiv mai mulţi răniţi uşor. Însuşi locotenent-colonelul Rudder era rănit la femur. Soldaţii nu mai aveau hrană deloc, nici apă, iar muniţiile erau foarte puţine; mai dispuneau doar de două aruncătoare de mine şi de o singură mitralieră. Rafalele unor mitraliere germane măturau spaţiul pustiu de cum apărea vreo siluetă umană. Avioanele aliate care apăreau în văzduh păreau să nu aibă habar de mica trupă încercuită.

În timpul zilei, Rudder izbuti să restabilească legătura, prin semnale luminoase, cu distrugătoarele care patrulau în largul lui La Pointe du Hoc. Ele îşi reluară focul de interdicţie intermitent. Crucişătorul *Ellyson* se apropie la rîndu-i şi trase 140 lovituri de tun. Focul declanşat de navele acestea a fost singura apărare a grănicerilor în tot timpul zilei.

Către sfîrşitul după-amiezii, două şalande de asalt, venind dinspre Omaha Beach, au ajuns la piciorul falezei, aducînd cu ele treizeci de oameni, drept întărire, precum şi apă, alimente şi muniţie pentru asediaţi.

Atunci s-a pornit un atac împotriva postului de observare, care se găsea în interiorul zonei încercuite şi care continua să reziste.

Cîţiva grăniceri au putut să se tîrască suficient de aproape de fortificaţie, astfel încît să poată arunca, prin deschizătura ei, două încărcături de trinitrotoluen. O explozie înăbuşită se făcu auzită. Peste cîteva secunde au apărut, ridicînd braţele şi nefiind răniţi, opt germani.

În interiorul postului de observare, un singur cadavru. Nu se putea şti cîţi germani apăraseră fortificaţia: accesul spre ea îl constituia o cale subterană doar pe jumătate distrusă. Poate că acolo se refugiaseră adversarii rămaşi teferi! Sau poate că alţii o şterseseră pe acolo! Grănicerii mai aruncară o încărcătură de exploziv în subteran.

La căderea nopţii, o patrulă aparţinînd Batalionului 5 de grăniceri a ajuns pînă la La Pointe du Hoc, trecînd de încercuirea germană. Comandantul batalionului ordonase:

— Ţineţi-vă bine. Sosim!

Noaptea a trecut. A venit ziua. Şi din nou vuietul avioanelor umplu cerul. Dar nici o coloană de ajutor. După speranţă, decepţia aceasta era greu de îndurat. Asediaţii de la La Pointe îşi dădeau limpede seama că lăsaţi singuri doar cîteva ore încă erau pierduţi. De îndată ce germanii ar fi trecut la atac, totul ar fi luat sfîrşit, căci n-ar fi avut cum să răspundă.

Cînd dinspre sud se auziră împuşcături repetate, urmate de cîteva lovituri de tun, grănicerii se priviră posomorîţi. La trei secunde după aceea, unul dintre ei strigă:

— Băieţi, sînt tancurile noastre!

Era adevărat. Două tancuri Sherman apăruseră, cu grăniceri păşind în urma lor; şi alte tancuri mai apoi. Asediaţii simţeau că le creşte inima de bucurie şi priveau cu admiraţie, cu un sentiment de sinceră recunoştinţă tancurile mari care înaintau neşovăielnice pe spaţiul plin de hîrtoape, rotindu-şi turelele... Comandantul Batalionului 5 de grăniceri se şi afla lângă Rudder:

— Vă schimbăm, mergeţi şi vă odihniţi. Debarcarea a reuşit. Totul merge bine.

Ultimii apărători germani de la La Pointe du Hoc au fost ucişi sau capturaţi la 8 iunie, înainte de prînz.

XV

ZIDUL SE PRĂBUŞEŞTE

La 6 iunie 1944, în primele ore ale dimineţii, în Sala gărzilor din castelul ducilor de La Rochefoucauld, la Roche-Guyon un ofiţer german purtînd ochelari examina, aşezat la un birou, nişte documente. În cealaltă parte a încăperii strălucea, izolat, un alt birou, stil Renaştere, fără de nici o hîrtie: era masa pe care Louvois semnase în 1625 Edictul din Nantes. Ofiţerul german era generalul Hans Speidel, şeful statului major al lui Rommel. Bineînţeles, nu dormise toată noaptea. După cum s-a mai arătat, Rommel se afla atunci în sînul familiei sale, la Herrlingen, lângă Ulm.

Iată un rezumat al mesajelor pe care secretarii le depuseseră pe biroul lui Speidel:

Ora 2.30. – Armata a VII-a către Grupul de Armate B: atacuri de paraşutişti la Sainte-Mère-Eglise (Cotentin) şi la gura rîului Orne.

Ora 2.50. – (Aceeaşi provenienţă): staţiile de emisie-recepţie de pe coastă semnalează mişcări ale navelor inamice în largul portului Cherbourg şi la nord de Caen.

Ora 5.15. – Confirmarea mesajului de la 2.30. Se văd numeroase nave. Debarcare probabilă.

Începînd cu ora 2.35, Hans Speidel chemase la telefon statul major de la Saint-Germain, pentru a-l alarma pe von Rundstedt.

— Trebuie să fie vorba de vreo diversiune, răspunsese comandantul-şef din Vest. Poate vor debarca, era şi de aşteptat. Dar trebuie să ne aşteptăm şi la atacuri de diversiune.

Von Rundstedt nu renunţase la convingerea că atacul principal avea să aibă loc prin Pasul Calais. Convingerea i-a fost zdruncinată în ceasurile care au urmat.

La ora 6.10, un nou mesaj al Armatei a VII-a sosi la La Roche-Guyon: „Foc naval intens între Grandcamp şi Orne“. De data aceasta, generalul Speidel îl chemă pe Rommel la Herrlingen.

— Treaba pare serioasă, domnule mareşal. Măsurile prevăzute

pentru „Cazul Normandia“ sînt în curs de realizare. Divizia 3 blindate a primit ordinul să o pornească spre nord. Divizia 21 blindată este în alarmă.

— Toate blindatele şi toate trupele disponibile din sector trebuie să atace sub o comandă unică, a răspuns pe dată Rommel. Telefonează la Saint-Germain, precum şi generalului Jodl şi spune că cer lucrul acesta în mod expres. Iau imediat maşina [1]. Voi sosi după-amiază.

Abia închisese Speidel telefonul, că acesta a sunat din nou. Era Jodl, care vorbea de la Berlin:

— Dar, la urma-urmei, ce se întîmplă? Mesajele pe care le primim sînt neclare şi nu prezintă siguranţă. Pentru ce nu posedaţi informaţii mai precise?

— Nu avem informaţii decît de la forţele terestre. Ştiţi doar că singurele noastre forţe aeriene disponibile în Vest constau în total din 70 de bombardiere şi 90 avioane de vînătoare. Nici unul dintre acestea nu a putut decola. Aerodroamele sînt răvăşite de bombardamentele aliaţilor. Mareşalul Rommel cere ca toate blindatele să treacă sub comanda sa…

— Nu-mi pot lua răspunderea aceasta. Trebuie să-l informez pe führer. Continuaţi să mă ţineţi la curent.

Speidel a pus telefonul în furcă. Toată dimineaţa au continuat să sosească mesaje pe masa lui:

Ora 9.00. – Corpul 84 către Armata a VII-a: debarcări ale aliaţilor cu începere de la ora 7.15 de la Orne şi de la nord-est de Bayeux pînă la Grandcamp. Numărul navelor, incert. Şaizeci în faţa localităţii Grandcamp.

Ora 9.15. – Aceeaşi provenienţă: Situaţie neliniştitoare la nord de Caen. Blindatele aliate ajung la poziţiile noastre de artilerie. Cer constituirea imediată a unei rezerve mobile la vest de Caen.

Ora 10.10 – Marina de război germană către Grupul de armate B: Mişcări de nave aliate în estuarul rîului Vire.

Spre prînz, generalul Speidel l-a chemat din nou pe Jodl la Berlin.

— Iată ultimul mesaj emis de Corpul 84: „Cap de pod aliat de 25 kilometri lăţime şi 5 kilometri adîncime la nord şi nord-vest de

---

[1] „Înaltele autorităţi” nu aveau permisiunea să folosească avionul, din cauza superiorităţii aviaţiei aliate (n.t.).

Caen. Nici o informaţie de la Divizia 353. Căile de acces cu estul peninsulei Cotentin, tăiate.”

— Divizia 21 blindată trebuie să contraatace imediat, a spus Jodl.

— Divizia 21 blindată se află în drum pentru a contraataca, dar nu va putea face, singură, faţă. Propun, în numele mareşalului Rommel, şi de acord cu Cartierul General de Vest, ca acest contraatac să fie executat de Corpul 1 blindat SS, constituit din Diviziile 21, 3 şi 12.

— Imposibil. Iată ordinul führerului: Divizia 21 blindată trebuie să contraatace imediat, fără a se preocupa să afle dacă va primi sau nu întăriri. Celelalte divizii blindate să fie ţinute în rezervă. Există pericolul altor debarcări.

— Corpul 84 şi Armata a VII-a socotesc că debarcarea în zona Caen constituie operaţia principală, nu un atac de diversiune. Este şi părerea mea... Părerea führerului este alta. Ordinul său trebuie executat!

Legătura fu tăiată. Speidel era înnebunit. La fel erau şi toţi ceilalţi de la Cartierul general al lui Rommel (Grupul de armate B) şi de la Cartierul general al lui von Rundstedt. Hitler însuşi prezisese că debarcarea va avea loc între rîurile Orne şi Vire. Avusese intuiţia aceasta şi îşi susţinuse cu tărie părerea, în ciuda părerilor diferite ale celor mai mulţi dintre generalii săi. Iar acum, cînd desfăşurarea evenimentului îi dădea dreptate, el refuza să lanseze imediat toate forţele disponibile în contraatac! Voia să aştepte, să vadă ce se va mai întîmpla şi, mai ales, să decidă singur, de la Berlin, fiecare mişcare a diviziilor blindate.

La începutul după-amiezii el plecă de la Berchtesgaden la Salzburg, unde avea loc o recepţie dată în onoarea noului prim-ministru al Ungariei. Ţinu să anunţe el însuşi vestea debarcării, neştiind sau prefăcîndu-se a nu şti că toţi cei de faţă o şi aflaseră de la radio Londra:

— În sfîrşit, a început! spuse el cu satisfacţie. În mai puţin de o săptămînă englezii şi americanii vor fi respinşi, aruncaţi în mare. Va fi o victorie probabil decisivă.

Postul de comandă al generalului Feuchtinger, comandantul Diviziei 21 blindate, se afla în Saint-Pierre-sur-Dives, la 24

kilometri de coastă. Divizia aceasta blindată era singura în stare să se împotrivească în timp scurt forţelor aliate debarcate. Generalul Feuchtinger ştia, încă de la 2 dimineaţa, că trupe aeropurtate aliate atacaseră la nord de Caen. Dar avea consemn să nu pună în mişcare nici măcar un vehicul înainte de a fi primit ordinul Cartierului general al lui Rommel. La 6 dimineaţa, neprimind nici un ordin, s-a hotărît să nu mai ţină seama de consemn. A comandat deci tancurilor sale să-i atace pe paraşutiştii britanici.

— Abia luasem hotărîrea aceasta, a povestit el, că am şi primit la ora 7 semne de viaţă din partea unui comandament superior. Am fost prevenit de către Grupul de Armate B că mă aflam de-aci înainte sub ordinele comandantului Armatei VII. Dar nu am primit alte indicaţii decît cele potrivite rolului meu. La ora 9 mi s-a spus că depindeam de-acum înainte de Corpul 84 infanterie. În sfîrşit, la ora 10, am primit primele ordine de operaţii. Mi se ordona să încetez mişcarea tancurilor mele împotriva paraşutiştilor aliaţi şi să vin în Vest, spre a sprijini trupele care protejau oraşul Caen.

Evenimentele zilei acesteia pot fi reconstituite în ce priveşte partea germană, cu condiţia să nu cerem o precizie absolută. Aliaţii au pus mîna pe o parte din arhivele statelor majore germane, dar numeroase documente au dispărut în cataclismul înfrîngerii. Ofiţerii germani interogaţi au vorbit numai din amintiri; ca şi cei care au scris apoi memorii sau povestiri.

Tancurile Diviziei 21 blindate au trecut rîul Orne şi au pornit spre nord, îndreptîndu-se spre ţărm. Avioanele vuiau pe cer. La 15 kilometri de malul mării războiul şi-a arătat chipul. Se trecea prin sate pustii; altele, pe jumătate distruse, ardeau sau fumegau. Şi, lucru ciudat, se pare că Divizia 21 blindată nu a fost atacată de avioane pe această porţiune a marşului ei. Feuchtinger nu pomeneşte de atacuri aeriene. Să fi uitat? Sau divizia lui a fost favorizată de noroc? Fapt cert rămîne însă acela că tocmai cînd divizia a început să se desfăşoare, au început să cadă şi proiectile. Erau brizante. Tunurile britanice îşi reglaseră tragerea pe un aliniament situat cam la 10 kilometri de malul mării.

Un tanc lovit în plin de un proiectil păru să se clatine asemenea unui boxer care a primit o lovitură groaznică; într-o clipită s-a şi transformat într-o grămadă de fiare răsucite,

încremenită, din care se înălţau flăcări şi fum; sau poate că tancul fusese sfîrtecat de explozia propriilor muniţii. În cursul acestei dintîi angajări au fost distruse unsprezece tancuri ale Diviziei 21 blindate.

Frontul aliaţilor nu se alcătuise încă într-o linie continuă. Un grup de tancuri german continua să înainteze, cînd pe drumuri lăturalnice, cînd peste cîmp. El atinse malul mării în apropiere de Lion-sur-Mer, către ora 19. Echipajele sale au descoperit atunci, desfăşurate pare-se pînă în largul zării, uriaşele forţe ale invaziei.

Dar nu au avut timp să o contemple prea mult. Proiectilele începuseră deja să cadă. Distrugătoare se apropiau de ţărm, reglîndu-şi tragerea asupra grupului de tancuri. Apoi, ofiţerii germani au văzut prin lentilele binoclurilor apărînd, dinspre est, tancuri care nu erau germane. Ploaia de proiectile se îndesi. O formaţie de avioane trecu, în bubuit de tunet, la mică înălţime; explodară bombe. În interiorul unuia dintre tancuri, ofiţerul comandant al grupului ţipa în microfonul postului său de radio-emisie.

— Speram ca întăririle să vină să mă ajute să-mi menţin poziţiile, dar nu a venit nimic, povesteşte Feuchtinger. Am ordonat atunci tancurilor să se replieze, pentru a ocupa o linie chiar la nord de Caen. La sfîrşitul acestei prime zile divizia mea a pierdut 25% din tancuri.

La puţină vreme după ora 16 o maşină germană înnoroită s-a oprit în faţa castelului de la La Roche-Guyon. Din ea a coborît mareşalul Rommel, care a intrat grăbit în Sala gărzilor. Şeful său de stat major se ridică de la birou şi îi ieşi în întîmpinare:

— Situaţia pare să se mai fi îmbunătăţit faţă de azi-dimineaţă. Divizia 352 a raportat, printr-un mesaj, că în sectorul său trupele aliate au fost aruncate, în parte, în mare. Dar nu avem decît prea puţine informaţii în legătură cu cele ce se întîmplă la nord de Caen. Aviaţia noastră nu s-a ridicat încă în văzduh…

În timp ce Speidel îi raporta şefului său primele măsuri luate, sună telefonul. Era von Rundstedt. Rommel ascultă.

— Iată ordinele comandamentului suprem, preciza von Rundstedt. Capul de pod trebuie distrus chiar în seara aceasta, întrucît există primejdia altor debarcări. Toate unităţile sînt dirijate spre locul de pătrundere în regiunea Calvados.

— Oare asta înseamnă că se autorizează constituirea Corpului l blindat SS, aşa cum s-a cerut?

— Cred că da. Jodl a ordonat el însuşi ca unităţile acestea să fie pornite. Plajele ocupate de inamic trebuie curăţate în chiar seara aceasta…

— Ordin cu neputinţă de executat în astă-seară. Permisiunea de a concentra blindatele vine prea tîrziu. Organizăm contraatacul pentru mîine.

— Eu v-am transmis dorinţa comandamentului suprem. Faceţi cum credeţi.

Rommel puse receptorul în furcă. Din rama-i aurie, portretul ilustrului autor de „Maxime” [1] părea să-i privească gînditor pe cei doi generali, victime ale şovăielilor führerului.

La ora 18, un nou mesaj din partea Diviziei 352. De data aceasta veştile erau proaste: „Forţe aliate infiltrate în poziţiile fortificate. Elemente blindate inamice au atins linia Colleville-Louvière-Asnière. Obiectiv probabil: Bayeux. Aripa dreaptă a Diviziei 352 ameninţată de înaintarea trupelor aliate”.

Puţin mai tîrziu, Rommel a primit un telefon de la comandantul Corpului 84:

— Am putut intra în legătură cu postul de comandă al Diviziei 716. Iată explicaţii privind succesul debarcării aliaţilor în zona de coastă: focul naval a fost devastator; bombele lansate din avioane au distrus aproape pretutindeni cîmpurile de mine; tactica aliaţilor constă în a depăşi punctele fortificate şi în a le ataca pe la spate cu blindate. Par să cunoască foarte bine punctele slabe ale dispozitivului nostru; artileria Diviziei 716 a fost, practic, scoasă din acţiune de către bombardamentul aerian şi naval. Ce face aviaţia noastră?

Rommel nu a răspuns la întrebarea aceasta, căci răspunsul ar fi fost groaznic de descurajant. Majoritatea avioanelor de vînătoare germane care existau la 6 iunie (aproximativ 1.700 aparate) erau folosite spre a apăra uzinele de benzină sintetică, nodurile feroviare şi marile centre ale Reichului împotriva bombardierelor aliate. Nu se găseau pe Frontul de vest decît 119 avioane de vînătoare germane în stare de luptă. Adică mai nimic faţă de uriaşa flotă aeriană a aliaţilor.

---

[1] La Rochefoucauld (n.t.)

Rommel transmisese ordinul de contraatac, în dimineaţa zilei de 7 iunie, Obergruppenführer-ului [1] Joseph Dietrich, comandantul Corpului 1 blindat SS. Dietrich avea înfăţişarea unui buldog îndesat şi îndrăzneţ. El încheiase primul război mondial cu gradul de sergent-major. Intrase în partidul naţional-socialist şi în SS şi devenise comandantul gărzii personale a führerului, primind gradul de general. Apoi, în campaniile din Franţa, Grecia, Uniunea Sovietică, fusese comandantul Diviziei 1 SS „Adolf Hitler“.

— Din 23.000 de oameni cîţi a avut divizia mea la început, au mai rămas doar 30 care să nu fie morţi sau prizonieri.

De îndată ce primi ordinul lui Rommel, îi telefonă lui Feuchtinger:

— Veţi ataca mîine dimineaţă cu Divizia 12 blindată SS. Divizia a 3-a blindată vă va ajunge din urmă curînd. Veţi pleca din zona Caen şi îi veţi arunca pe aliaţi în mare. Cheamă-l pe Kurt Meyer şi înţelege-te cu el.

Brigadeführer-ul [2] Kurt Meyer era comandantul Diviziei 12 blindate SS „Hitler Jugend”. Convocat de către Feuchtinger, el ajunse la postul de comandă al acestuia de la Saint-Pierre-sur-Dives la miezul nopţii. Feuchtinger îi arătă ordinele:

— Vei ocupa poziţia din stînga mea şi vom executa un atac combinat. Nu crede că e prea uşor. Englezii sînt puternici în sectorul acesta.

Kurt Meyer, comandant de divizie la treizeci şi trei de ani, era ca şi Dietrich un nazist fanatic, dar ca înfăţişare era zvelt, blond, elegant. Parcurse cu ochii – albaştri şi reci – harta pe care se aflau indicate, cu aproximaţie, poziţiile şi forţele britanice.

— Peşte mărunt, zise el cu dispreţ. Mîine îl vom arunca în mare.

Şi întrebă:

— Dar Divizia a 3-a unde este acum?

Feuchtinger ridică din umeri:

— Undeva pe drum. Nu are de parcurs, ca să ajungă la noi, decît 150 de kilometri. Bayerlein a primit ordin să-şi pornească

---

[1] Grad în trupele SS germane, echivalent cu generalul de Corp de armată (n.t.)

[2] General de brigadă în trupele SS (n.t.).

unitatea în după-amiaza aceasta, la ora 17.

Fritz Bayerlein fusese unul dintre şefii de stat major ai lui Rommel în Africa. Era scund, energic, inteligent. Cînd a primit, în dimineaţa zilei de 6 iunie, ordinul să pornească în aceeaşi după-amiază, la ora 17, aviaţia aliată era stăpîna văzduhului şi bombarda tot ce apărea pe şosele pînă la o distanţă de 200 kilometri de malul mării.

— Nu vom putea face marş de zi, i-a răspuns el lui Dietrich la telefon. Cer permisiunea să aştept căderea nopţii.

— Nici vorbă de aşa ceva. Începeţi-vă marşul la ora 17.

Şi divizia a pornit. Aproape 200 de tancuri şi un uriaş convoi de camioane, camioane-cisterne, şenilete, tunuri autotractate, semi-şenilate. Nici zece minute nu au trecut, că s-a şi năpustit asupra lor un grup de vînători-bombardieri. Vuietul cumplit al exploziilor a acoperit pe cel al motoarelor. Peste cîteva secunde avioanele dispăruseră. Dar pe şosea, mai multe vehicule răsturnate, răsucite, strivite. Celelalte se îndepărtau cum puteau de cele două camioane-cisterne spintecate din care se scurgea benzina şi care ardeau bubuind...

Coloana a pornit mai departe, ocolind craterele iscate de bombe. Soldaţii îşi înălţau privirile spre cerul pe trei sferturi înnorat. Avioane zburau în toate direcţiile, asemenea unor viespi zorite; uneori, formau grupuri de cîte trei-patru care treceau destul de jos, nu departe de şosea, şi păreau să nici nu vadă coloana. Apoi, pe neaşteptate, se desprindea din uruitul motoarelor o notă gravă, aproape muzicală, care se prelungea, devenea tunet chiar deasupra şoselei, iar suflul bombelor îi înăbuşea pe oameni. Treizeci de vehicule au fost distruse astfel înainte de căderea nopţii.

„Ne-am urmat drumul pe timpul nopţii, făcînd un singur popas de trei ore pentru a ne odihni şi a face plinul. În zori, generalul Dollmann, comandantul Armatei a VII-a, mi-a dat ordin să continui marşul. Altceva nu aveam de făcut. Primul atac aerian a avut loc către ora 5.30 dimineaţa, în apropiere de Falaise...“

Dimineaţa şi ziua întreagă au fost cumplite. Soldaţii camuflaseră tancurile şi vehiculele cu crengi şi frunziş; coloana înainta de-a lungul gardurilor vii şi al lizierei pădurilor. Fiecare spaţiu descoperit ce trebuia traversat însemna pentru oameni un

adevărat coşmar. Ştiau acum că nu mai pot străbate 10 kilometri pe teren descoperit fără să audă crescînd nota aceea gravă, aducătoare de moarte, care după numai cîteva secunde se preschimba în tunet de motoare şi explozii.

„La capătul zilei pierdusem patruzeci de camioane-cisternă care transportau combustibil şi alte nouăzeci de maşini. Cinci dintre tancurile mele erau scoase din uz, precum şi optzeci de semi-şenilate, şenilete şi tunuri autotractate. Grele pierderi pentru o divizie care nu intrase încă în acţiune".

Să nu se înşele nimeni – coşmarul acesta al unei înaintări disperat de anevoioase, uneori cu totul imposibile, sub atacurile aproape continui ale inamicului aerian, devenise de fapt coşmarul tuturor trupelor germane, blindate sau nu, pe tot parcursul bătăliei din Normandia şi chiar după. El era cel care imprima caracterul esenţial al bătăliei. Vom vedea în ce a constat ajutorul dat trupelor aliate de către aviaţia tactică şi de către bombardierele grele folosite tactic. Dar nu trebuie să ne părăsească nici o clipă ideea că în timp ce germanii se străduiau să-şi grupeze unităţile blindate pentru a contraataca, unităţile acestea nu puteau decît să se tîrască sub plafonul morţii, cu puteri tot mai sleite, asemenea unui trup care îşi pierde sîngele în urma unor răni repetate. La 7 iunie aviaţiile strategică şi tactică aliate au executat 10.585 de ieşiri, iar Comandamentul aviaţiei de transport, răspunzător de aducerea trupelor aeropurtate, 1.730 de ieşiri. Nici măcar un avion nu a fost doborît de antiaeriana germană. În timpul nopţii, patru avioane Heinkel [1] au izbutit să se strecoare printre roiurile de avioane de vînătoare inamice, semănînd cîteva bombe în apropiere de plajele Juno şi Gold. Toate patru au fost doborîte.

La 8 iunie, Divizia 3 blindată nu putuse ajunge mai departe de Thury-Harcourt, la 25 kilometri sud de Caen. La 9 iunie, după şaptezeci şi două de ore de la debarcare, nu ajunseseră încă pe locul bătăliei.

Pentru aceleaşi motive, contraatacul Diviziei 21 blindate SS nu a putut avea loc în dimineaţa zilei de 6 iunie, aşa cum se prevăzuse, nici în ziua de 7 şi nici în cea de 8. Atacurile aeriene

---

[1] Bimotoare de bombardament mediu către greu, în sensul Luftwaffe-i încă din 1938 (n.t.).

asupra şoselelor şi mai cu seamă asupra intersecţiilor acestora („bombardamente-punctuale“) paralizau aproape orice mişcare. Divizia 21 blindată şi o parte din Divizia 12 blindată SS nu au putut ajunge decît la cîţiva kilometri nord de Caen, unde au oprit înaintarea britanică. A fost un început de fixare, care, din diverse motive (îndeosebi fiindcă era conformă planului lui Montgomery), avea să dureze mult; dar în ziua aceea nu a avut loc nici un contraatac.

Contraatacul nu s-a produs decît în ziua de 9 iunie. Au participat la el doar Diviziile 21 blindată şi o parte din Divizia 12 blindată SS. A dat greş sau mai degrabă nici nu a avut loc ca operaţie cu adevărat articulată şi dirijată, în mare parte pentru acelaşi motiv care a împiedicat constituirea acelui Corp 1 de blindate, rămas în stare de proiect: intervenţia masivă a aviaţiei. Covoarele de bombe, focul navelor de război aliate, precum şi, firește, acţiunea blindatelor aliate tot mai numeroase au silit blindatele germane să se menţină în apărare la nord de Caen.

În momentul acela anglo-canadienii aveau debarcate deja zece divizii, iar americanii opt. Ar fi cu neputinţă de spus dacă punctul critic al debarcării fusese ori nu depăşit, dar ordinele imperioase care continuau să sosească de la Berlin – „Capul de pod trebuie distrus în douăzeci şi patru de ore, inamicul trebuie strivit pe plajele de debarcare etc.“ – nu mai aveau nici un sens.

Cu începere de la 7 iunie, Rommel dăduse ordinul să vină din Bretania Divizia 77 infanterie şi Divizia 3 de paraşutişti. Divizia 12 de grenadieri blindaţi SS, aflată în regiunea Poitiers, a fost şi ea chemată. Atît Rommel cît şi Rundstedt înţelegeau că nu mai putea fi vorba de a arunca întăririle în bătălie, pe măsură ce veneau; trebuiau să se arate strategi sau, cel puţin, să lărgească tactica.

Statul major al Grupului de armate B a început să elaboreze un plan, dar Rommel era chemat de Berlin, de către Jodl, din jumătate în jumătate de oră. Jodl îi transmitea „directivele” lui Hitler: „Faceţi în aşa fel încît un atac aliat dinspre sud de Caen să fie imposibil… Interziceţi orice înaintare dinspre sud, din direcţia Bayeux… Dejucaţi manevra inamică ce tinde să taie peninsula Cotentin… Temeţi-vă de o debarcare în Bretania… Cer ca toate capetele de pod inamice dintre Orne şi Vire să fie complet distruse în patruzeci şi opt de ore, sector cu sector… Văd că aveţi

în rezervă o brigadă de artilerie grea la est de Orne: de ce nu este angajată?“ Nu mai rămăsese, într-adevăr, nici urmă din faimosul geniu militar intuitiv al „caporalului dictator”. În fruntea marelui stat major nu se mai afla decît un nevrozat care dădea ordine contradictorii sau cu neputinţă de executat.

Rommel trebuia totuşi să ţină seama, într-o anumită măsură, de „directivele” acestea, cel puţin în privinţa interdicţiilor formale de a face cutare sau cutare lucru, în aşa fel încît planul era tot timpul schimbat şi luat de la capăt.

Un alt motiv impunea modificarea aceasta continuă, şi anume faptul că unităţile chemate se tîrau pe tot drumul, întîrziate şi decimate de atacurile aeriene. În seara zilei de 9 iunie, Divizia 77 nu reuşise să treacă de Avranches. Divizia 17 blindată de grenadieri SS fusese, în parte, blocată la trecerea Loirei prin distrugerea podurilor. O parte din efectivul ei a ajuns la Avranches, dar echipamentul greu care a trebuit să fie trimis pe calea ferată, din cauză că nu se putea înainta pe şosele, se găsea undeva în pană, nici măcar nu se ştia unde anume. Bombardamentele, precum şi sabotajele organizate de mişcarea de Rezistenţă făceau ca şi transportul pe calea ferată să fie la fel de anevoios şi de nesigur ca şi înaintarea pe şosele. Statul major al Grupului blindat de Vest, care părăsise Parisul luînd direcţia Normandiei, a fost aproape în întregime nimicit de masivele bombardamente.

Rommel cerea cu disperare ajutor aerian. Jodl îi răspundea de la Berlin: „Tot ceea ce a fost posibil s-a făcut. Avem în vedere să aducem avioane din Est, dar lucrul acesta cere timp, iar aerodroamele din Germania şi din teritoriile ocupate în Vest sînt aproape încontinuu bombardate...”

La 10 iunie o nouă directivă sosi de la comandamentul suprem (Hitler): „Nu se admite nicăieri nici retragere cu luptă de ariergardă, nici desprindere pentru ocuparea unei noi linii de rezistenţă. Fiecare om trebuie să lupte şi să cadă unde se găseşte.” Acest ordin de a apăra poziţiile cu orice preţ suna ca un dangăt de clopot rău- prevestitor; el încheia, sinistru, iluzia potrivit căreia „inamicul putea fi strivit pe plajele de debarcare” sau „capetele de pod măturate”. Germanii pierduseră deja mai mult de o sută cincizeci de blindate, nenumărate tunuri şi

vehicule, morţi şi dispăruţi fără de număr. Zece mii de soldaţi de-ai lor erau prizonieri. Ajutorul aşteptat cu atîta nerăbdare nu sosea.

XVI

CAPUL DE POD

Comandantul navei *Empire Defiance* nu părăsise pasarela de cincizeci şi şase de ore. Clipind din ochii roşii care îl usturau, privea plaja aceea franceză în faţa căreia sosise pentru prima oară, în acel 7 iunie 1944, la 12.30. *Empire Defiance* făcea parte din primul convoi de block-ships destinate a fi scufundate spre a alcătui porturile artificiale „Gooseberries”. Plaja era cea a oraşului Arromanches. De la distanţa la care se găsea, oraşul nu părea foarte distrus.

În faţa plajei şi în jurul block-ships-urilor, imensa armadă se desfăşura pe întinsul mării; ici, colo pluteau deasupra ei insuliţe de baloane argintii. Şalande pline cu soldaţi în uniforme kaki şi cu căşti se îndreptau spre mal, altele se întorceau goale. Ambarcaţii acostau neîntrerupt la barăcile plutitoare, nemişcate, din care se înălţau, şirag, coşuri şi pe care se putea citi, scris cu litere mari, cuvîntul Food (hrană). Remorchere trăgeau după ele un soi de alcătuiri şerpuitoare şi nesfîrşite – debarcaderele plutitoare. Pe unul dintre aceste debarcadere, comandantul navei *Empire Defiance* văzu o bucătărie din al cărei coş ieşea fum, şi cîţiva oameni în jurul ei, cu gamele. Întorcîndu-şi binoclul spre ţărm, el desluşi, în mijlocul agitaţiei de acolo, mai multe şalande distruse, imobilizate la marginea plajei. Cînd şi cînd se auzea tunetul salvelor de pe cuirasatele şi crucişătoarele care bombardau pînă dincolo de ţărm.

O vedetă acostă la cargou, un ofiţer urcă scara pasarelei.

— Sînteţi punctual, spuse el comandantului, strîngîndu-i mîna. Totul merge foarte bine. Am avut cîteva alarme aeriene noaptea trecută, dar ca rezultat, am putea spune, mai nimic. Tunurile lor trag şi ele din cînd în cînd. Dacă sînteţi de acord, vom scufunda acum nava dumneavoastră.

Ofiţerul acesta era un specialist în aşezarea de Gooseberries. Misiunea acestor „puitori" era extrem de delicată, căci fiecare block-ship trebuia scufundat exact la locul prevăzut, astfel încît să nu existe în adăpost nici o breşă. Asta însemna că, în clipele premergătoare imersiunii, block-ship-urile trebuiau să manevreze încet şi precis fără să întreprindă nimic care să le facă să evite proiectilele germane, dacă ar fi venit. În faţa plajei Utah Beach, un block-ship se pomeni cu jumătate din pasarelă retezată de un proiectil tocmai în clipa în care ofiţerul care comanda manevra trecuse de partea cealaltă.

Maşinile navei *Empire Defiance* fură stopate, iar ancora aruncată în mare. Echipajul coborî în vedeta acostată. La bord nu rămăsese decît ofiţerul „puitor" şi specialistul însărcinat cu punerea focului. Acesta stătea în camera de baie a ofiţerilor unde era instalat dispozitivul. Şi-a aşezat pe cap casca telefonică. Cînd a auzit „Foc!", a manevrat două leviere. Apoi şi-a scos liniştit casca şi a urcat pe punte. Acolo îl aştepta ofiţerul. Amîndoi au coborît după aceea în vedetă, unde se afla şi echipajul. Iar vedeta s-a îndepărtat imediat.

A stopat la două sute de metri de cargou. Căpitanul şi echipajul nu-şi mai desprindeau ochii de la bătrîna lor navă *Empire Defiance* şi nu scoteau un cuvînt. Este mai mult ca sigur că inima le sîngera. Nici nu ar fi cu putinţă să asişti la sfîrşitul unei nave, oricare ar fi ea, fără să te încerce emoţia. Iar dacă nava care se duce te-a purtat, dacă ai trăit pe puntea ei, ai impresia că un dram din propria-ţi personalitate a încetat să mai existe. Aşa se întîmpla şi acum…

Ofiţerul „puitor" îşi privea din cînd în cînd ceasul.

Explozia se produse într-o clipă de linişte; oamenii aflaţi pe vedetă desluşiră perfect zgomotul acela surd. *Empire Defiance* trăi un moment de zguduire, marea se învîlvoră în jurul său; nava se clătină puţin în lungime, apoi trecu iarăşi în nemişcare.

— Asta e, zise ofiţerul. Mă duc să mai arunc o privire la bord,

să văd dacă totul e în ordine. Vrei să vii cu mine, căpitane? Da, înţeleg, că asta te cam tulbură, dar e un sfîrşit cum nu se poate mai onorabil pentru nava dumitale, nu-i aşa?

Vedeta puse iarăşi capul pe *Empire Defiance*.

În interiorul navei domnea liniştea. Şi un fel de mister. Toate uşile erau deschise. Trecînd prin faţa vreunei cabine, puteai vedea o cuşetă fără cearşaf, o cravată veche aruncată pe fundul unui sertar gol, o carte lăsată deschisă pe o măsuţă. Comandantul se opri pentru cîteva secunde în faţa uşii careulului. Faţa de masă se mai afla la locul ei, ca şi ceainicele, cănile, farfuriile; pe platouri, rămăşiţele ultimului mic dejun.

— Aşa trebuie să fi arătat şi nava *Mary Celeste* [1], observă comandantul. Să mergem!

Cei doi bărbaţi ajunseră la scara care ducea la compartimentul maşinilor. Acolo, în liniştea de moarte ce cuprinsese nava, se auzea zgomotul sinistru al apei care o invada. Atinsese deja partea de sus a cilindrilor.

— Cred că putem pleca, nu-i aşa, căpitane?

Acelaşi lucru s-a întîmplat la bordul tuturor block-ships-urilor. Mulţumită sacrificiului lor, fiecare din cele cinci zone de asalt au fost înzestrate rapid cu un port-adăpost.

După cum s-a mai arătat, porturile acestea nu puteau adăposti, decît ambarcaţii mici. Şalandele mari şi navele de transport trebuiau să găsească refugiu în Mulberries, constituite din geamanduri plutitoare, din chesoane din ciment şi din debarcadere lungi care urcau şi coborau odată cu mareea. Toate elementele acestea începuseră să traverseze Canalul Mînecii, trase de remorchere.

Instalarea celor două porturi Mulberries, unul în faţa plajei Arromanches, celălalt în faţa comunei Saint-Laurent, a început în ziua de 8 iunie. Esenţialul problemei consta în a scufunda, exact în punctele prevăzute, chesoanele Phoenix din ciment, al căror aliniament trebuia să alcătuiască zidul protector. Aceste Phoenix-uri, dintre care cele mai mari puteau atinge 6.000 tone, erau prevăzute cu deschizături de umplere care le permiteau să se scufunde în aproximativ douăzeci şi cinci de minute. Erau aduse

[1] Vestită „navă-fantomă“ din sec. XIX, găsită intactă, abandonată, fără nimeni la bord (n.a.).

apoi la post de remorchere şi menţinute acolo pe tot timpul imersiunii. Manevrarea acestor mase inerte, aproape cubice, era, firește, mult mai anevoioasă decît cea a block-ships-urilor. Patronii[1] şi echipajele remorcherelor au trudit zile şi nopţi, trăgînd şi împingînd, rupîndu-şi odgoanele, luînd-o de la capăt, învinuiţi uneori că stînjenesc traficul, cînd – de fapt – erau angrenaţi într-o treabă istovitoare, ingrată, nespectaculoasă. Aşezarea portului artificial „Mulberry B“, în largul plajei Arromanches, era aproape încheiată la 19 iunie. Cea a lui „Mulberry A“, din faţa comunei Saint-Laurent, era mai întîrziată. Pentru construirea a două porturi veritabile, nu prefabricate, de aceeaşi capacitate, ar fi fost cu siguranţă nevoie de doi, trei ani.

În afară de porturile-adăpost, au mai fost folosite, a doua zi după debarcare, şi două porturi mici franceze: cel de la Port-en-Bessin şi cel de la Courseulles. Zilnic, în fiecare dintre acestea, erau debarcate o mie de tone de aprovizionări. În seara zilei de 9 iunie, 47 de convoaie de trupe şi material traversaseră Marea Mînecii. A doua zi, 29 Liberty-ships, 44 de cabotiere, 31 L.S.T.-uri şi L.C.T.-uri, 10 transportoare de trupe şi 28 L.C.I.-uri, în total 223 de nave şi şalande mari, au sosit în zonele de asalt.

Plajele se găseau acum în afara tirului tunurilor germane sau poate că acestea erau ocupate cu atacarea forţelor aliate aflate în marş spre interior, astfel că debarcarea trupelor şi descărcarea materialului puteau fi executate cu maximum de randament. Pe plaje şi pe cîmpurile învecinate au fost instalate magazii provizorii; ţărmul se asemăna cu o piaţă uriaşă, extraordinar de însufleţită. Ofiţerii însărcinaţi cu organizarea traficului stăteau pe un soi de estrade mult înălţate, de unde dădeau ordine, vorbind în faţa unor microfoane. Buldozerele, precum şi alte maşini speciale deschiseseră drumuri paralele sau perpendiculare cu drumurile, coloanele de vehicule şi tancuri pătrundeau tot mai adînc în interior. Geniştii puneau peste tot plase metalice, pentru a preîntîmpina măcinarea nisipului.

„La bordul navelor-cartiere generale, ancorate în largul plajelor, se instalase o rutină asemănătoare cu cea din timp de

[1] În unele marine (civile), şi în cea franceză, comandantului remorcherului, care poate fi eventual şi proprietarul lui, i se spune „patron” (n.t.).

pace, ne spune un corespondent de război. Dar, seara, fumigenele au început să intre în funcţiune, pentru a masca flota de invazie. Neplăcut era faptul că ventilatoarele noastre aspirau fumul acesta odată cu aerul proaspăt; existau clipe în care aveam impresia că ne găsim în interiorul unui coş.

În ziua de 8 iunie, m-am dus la Bernières, unde – cu două zile înainte – debarcaseră canadienii. Pe plajă, o droaie de soldaţi păreau să se fi preschimbat în hamali specializaţi în mutări. Dincolo de ţărm, pe cîmpurile goale, puteau fi văzute tăbliţe germane cu inscripţia: „mine" şi un desen reprezentînd două oase tibia şi un craniu. Au existat şi cîmpuri minate cu adevărat, şi altele fals alarmante; cele adevărate erau însă, acum, aproape în întregime curăţate. Soldaţii ne-au povestit că se mai găseau pe ici, pe colo, în împrejurimi, numeroşi germani izolaţi care mai trăgeau cînd şi cînd.

La Bernières am stat de vorbă cu un vechi luptător francez din primul război mondial. Mi-a spus că a fost la Verdun şi mi-a arătat actele sale militare. Noaptea de 5 spre 6 iunie şi-o petrecuse în pivniţă, cu familia. Apoi s-a urcat pe acoperiş şi a văzut flota eliberării. Pe străzi s-au auzit împuşcături, după care au sosit o mulţime de „Tommy". În Bernières fluturau cîteva steaguri franceze; mai puteau fi văzute şi „V"-uri mari pe pereţi. Urmele bătăliei erau vizibile pretutindeni. Pe cîmp, mulţime de animale ucise, răsturnate pe spate, cu picioarele ţepene în sus.

Am întîlnit pe unul dintre piloţii noştri, un australian din Melbourne, care mi-a povestit cum participase împreună cu alte „Mustang" [1]-uri la atacul unor coloane inamice. Distrusese 70 de vehicule, după care, avionul său fiind lovit de antiaeriană, trebuise să facă, fireşte, cale întoarsă. Aterizase forţat pe un cîmp, trecînd prin trei garduri vii. În timp ce ieşea din avion, a văzut soldaţi aliaţi care îi făceau semne şi îi strigau să nu se clintească. Un ofiţer genist se apropiase atunci cu grijă şi îi spusese: „Te afli într-un cîmp de mine". Şi au plecat amîndoi în vîrful picioarelor.

Locotenent-comandorul Bailey, pe care l-am întîlnit după aceea, mi-a povestit şi el păţania lui. Comanda o escadrilă de „Spitfire", care zbura la 4.000 metri deasupra ţărmului, cînd

[1] Avioane P-51 North American „Mustang" de vînătoare (n.a.).

coada avionului i-a fost dintr-odată retezată de un proiectil. Şi, pe loc, cădere verticală. Bailey a vrut să sară cu paraşuta, dar cupola carlingii i se înţepenise, astfel încît nu a putut să-şi scoată decît capul şi umerii. Pămîntul se apropia cu o viteză înspăimîntătoare. Bailey trase de mînerul paraşutei, iar aceasta se deschise, smulgîndu-l din avion cum ai trage dopul dintr-o sticlă. Avionul s-a zdrobit pe plajă, la 40 metri de Bailey, care s-a pomenit tîrît de paraşută în direcţia obstacolelor. Marginea paraşutei a atins un ţăruş minat, încărcătura a explodat la 10 metri de aviator. Nu a avut nici o zgîrietură, doar o gleznă răsucită."

În caz de invazie, 40 de submarine germane trebuiau să pornească din Brest şi de la bazele golfului Gasconiei, pentru a ataca armada aliată. Dar numai vreo zece dintre ele au putut ieşi în larg, din pricina bombardamentului dezlănţuit asupra bazelor. În iunie zilele sînt foarte lungi. Roiurile de avioane ale Comandamentului apărării aeriene a coastelor maritime survolau toată ziua o mare suprafaţă a mării, de o parte şi de alta a zonei prin care treceau aliaţii. Puţinele submarine germane care se socoteau fericite cînd scăpau de supravegherea aceasta, urmînd să încerce un atac de noapte, aveau să se izbească de flotilele de fregate şi corvete înzestrate cu aparate de detecţie. În fapt, se pare că nici un submarin nu a putut să se apropie de zona de trafic. Şase au fost scufundate, altele avariate. Nici unul nu a obţinut vreun rezultat.

Forţele de suprafaţă ale marinei de război germane nu însemnau mare lucru. În bazele din vestul Europei nu exista nici un cuirasat şi nici un crucişător capabil să participe la atacul escadrelor aliate de bombardament şi de protecţie. La 9 iunie, patru distrugătoare germane au părăsit portul Brest, probabil fără să-şi facă vreo iluzie cu privire la soarta care le aştepta. Angajate în largul insulei Batz de către opt distrugătoare aliate, s-au apărat curajos cu torpile şi tunul. Două dintre ele au fost distruse, celelalte două grav avariate. „Acţiunea aceasta a pus capăt tuturor primejdiilor ce ar fi putut veni din partea distrugătoarelor germane.

Vedetele torpiloare germane cu baze în porturile Havre şi Cherbourg nu au obţinut nici ele rezultate mai bune, în ciuda

numeroaselor atacuri efectuate îndeosebi noaptea. La 14 iunie, la cererea amiralului Ramsay, avioanele aparţinînd Comandamentului aviaţiei de bombardament au atacat o „concentrare” de vedete în portul Havre. Ca număr, trebuie să fi fost vreo douăzeci. Aproape toate au fost scufundate sau scoase din uz. Cu acelaşi prilej au fost scufundate şi patru distrugătoare.

Vedetele care au supravieţuit, ca şi cele de la Cherbourg, nu au renunţat, totuşi, în atacurile lor nocturne. Nu au putut niciodată străpunge „paravanul” care ocrotea navele aliate de transport. Ceea ce nu înseamnă că „paravanul” nu avea ce face. El era alcătuit din vedete torpiloare britanice şi americane şi din canoniere. Unităţile acestea mici îi angajau pe adversari în lupte active şi periculoase, la o viteză relativă care, pentru două vedete ce ar fi trecut în sens reciproc contrar, atingea şi chiar depăşea 148 kilometri la oră. În flancul de est al zonei de debarcare, luptele acestea se desfăşurau adesea sub focul bateriilor germane.

În perioada aceasta, germanii au folosit şi mine submarine, pe care avioanele naziste veneau să le arunce noaptea în zona de atac. Aproape toate avioanele germane disponibile pe frontul occidental au fost folosite la treaba aceasta. Aruncau mine magnetice, mine acustice şi mine cu variaţie de presiune. Unele dintre maşinăriile acestea erau prevăzute cu un mecanism de ceasornic care le făcea inofensive un anume timp, astfel că dragorii declarau cîte un şenal drept „curăţat de mine“, în timp ce în spatele lor trecerea devenea, puţin mai tîrziu, cumplit de primejdioasă. Minele cu variaţie de presiune nu puteau fi deloc dragate.

În partea de răsărit a zonei de atac germanii au folosit şi „torpilele umane”, vedete explozive şi torpile rotative.

Torpilele umane erau alcătuite după cum urmează: coca unei torpile vechi era amenajată astfel încît să poată primi un pilot şi naviga la suprafaţa apei; dedesubt era prinsă o torpilă adevărată, încărcată cu exploziv; pilotul imprima ansamblului o viteză redusă (5 pînă la 6 noduri), iar cînd venea momentul, elibera torpila explozivă care pornea cu o viteză de 30 de noduri spre ţintă.

Vedetele explozive, lungi de 5 metri, conţineau în bot o încărcătură de 100 de kilograme care, la izbitură, exploda; pilotul

sărea pe cît cu putinţă înainte de impact.

Torpila rotativă acţiona cu o ingeniozitate diabolică. Parcurgea mai întîi în linie dreaptă distanţa dintre punctul de lansare şi zona ce urma să fie lovită cu foarte redusa viteză de 6 noduri, ceea ce, practic, o făcea invizibilă, acolo, ea începea să navigheze în cerc, tot atît de încet; se putea roti astfel zece ore; dacă ajungea la capătul drumului ei fără să fi întîlnit vreo navă, ei bine, atunci ea devenea mină între două ape, aproape la fel de periculoasă.

Pierderile maritime pe care germanii le-au adus aliaţilor în largul plajelor de debarcare au fost evaluate, dar mărturisesc că nu am ştiut descoperi cifra exactă pe arme. Minele nu au constituit nici pe departe arma cea mai eficace. Între 6 şi 16 iunie au fost scufundate 64 de nave (sau şalande mari) şi 106 avariate; între 13 şi 24 iunie au fost scufundate 27 şi avariate 29.

În ce priveşte şalandele mai puţin importante, era greu să le ştii numărul, deoarece multe dintre ele au fost avariate, reparate, apoi din nou avariate sau scufundate. „Pierderile de şalande în largul plajelor a fost aproape de neluat în seamă faţă de numărul celor folosite la asalt. Dar o mare parte au fost avariate – 291 în timpul „fazei de asalt“.

În orice caz, acum se poate afirma cu certitudine că nici una dintre acţiunile încercate sau duse la îndeplinire în Canalul Mînecii ori în faţa plajelor de către germani, prin submarine, distrugătoare, vedete, mine sau alte mijloace, nu a influenţat în vreun fel succesul debarcării sau „consolidarea” forţelor debarcate.

Pericolul avea să vină din altă parte, după cum vom vedea.

Trupele aliate înaintau spre sud şi sud-vest, în coloane, pe şosele, cu tancurile în mijloc, cu oamenii de o parte şi de alta. Traversau orăşele şi sate prefăcute în ruine sau mistuite de flăcări, treceau prin cîmpii înverzite, aproape pustii. Războiul acesta nu avea nimic spectaculos. Cînd şi cînd cîte un proiectil cădea pe cîmp nu departe de drum, şi atunci oamenii se aruncau la pămînt; pămîntul se spulbera peste căştile lor, peste umeri. Apoi se ridicau şi îşi urmau calea. Dacă proiectilul cădea pe şosea, trebuiau ridicaţi după aceea morţii şi răniţii, iar vehiculele următoare ocoleau craterul ce li se căsca în drum.

Ofiţerul cu transmisiunile din coloană primea de la un avion de

observare un mesaj radio: „Forţe germane de artilerie şi infanterie în careul 223.“ Din camionul său, ofiţerul telefona colonelului în cealaltă extremitate a coloanei:

— Forţe germane de artilerie şi infanterie în careul 223.

Colonelul îşi consulta harta. Careul 223 încadra perfect un sat, satul Tour-en-Bessin. Acolo se retrăseseră germani.

— Anunţă aviaţia de bombardament, spunea colonelul.

— Alo! Divizia 1? Batalionul 3 din Regimentul 26 de infanterie cere bombardament de aviaţie în careul 223. Sînt semnalate forţe germane de infanterie şi artilerie.

— Careul 223. În ordine!

Coloana se oprise. Circula un ordin: „Cu rîndul, cîte un pluton din fiecare companie, ia repaus. Soldaţii obosiţi se aşezau pe pămînt, la marginea drumului. Camarazii lor măsurau cu privirea întinderile cîmpului. Peste douăzeci de minute sau o jumătate de oră, ofiţerul cu transmisiunile telefona colonelului:

— Divizia semnalează: misiunea aeriană tactică executată.

Colonelul trimitea înainte o patrulă, două tancuri şi un jeep. Peste douăzeci de minute, patrula se întorcea şi raporta: „Nu mai sînt nemţi. Satul este distrus”. Coloana mărşăluia mai departe.

Alteori, trebuiau să se oprească, întrucît, pe nevestite şi din toate părţile, începeau să tragă arme automate. Tancurile şi tunurile deschideau, furioase, focul cam la întîmplare. Apoi linişte. Se mai întîmpla ca împuşcăturile ce veneau dinspre o casă să nu înceteze decît după ce zidurile ei erau pulverizate de ploaia de proiectile trimisă de tunurile de pe tancuri.

Trupele pătrundeau în Isigny, în Trévières, în Balleroy – mai bine zis în ceea ce rămăsese din ele. La 12 iunie, după cucerirea sectorului Carentan, toate zonele de pătrundere erau legate între ele, iar ansamblul lor devenea capul de pod.

Pe pantele colinelor de la nord de Caen, infanteriştii britanici şi canadieni stăteau ascunşi în gropi şi tranşee, sub bombardament de „88“ [1]. Se vedea limpede că sectorul acesta avea să fie apărat cu înverşunare. Comandamentul german îşi trimitea acolo trupele disponibile cele mai bune, adică rarele unităţi de blindate sau fracţiuni ale acestor unităţi, care izbutiseră să ajungă pe front. În

[1] Tunuri antiaeriene germane, de mare putere şi foarte mobile, folosite şi în luptele terestre.

lipsă de infanterie care să ţină terenul (rezervele de infanterie pornite la drum se tîrau nu se ştie pe unde), soldaţii de elită ai diviziilor de blindate săpau tranşee şi organizau contraatacuri pe grupe mici, infiltrîndu-se în interiorul liniilor aliate. Se strecurau ca pisicile prin lanurile de grîu şi ţîşneau brusc, trăgînd mai ales în ofiţeri. Aceştia au învăţat să-şi ascundă gradele şi să ia în mînă puşti, ca soldaţii de rînd, în loc de revolvere...

Luni, 12 iunie, puţin după ora prînzului, un „Duck“ [1] a acostat în faţa plajei Courseulles şi a început să înainteze pe nisip. Un grup de ofiţeri, care de la o vreme îl priveau cu binoclul, i-au ieşit repede în întîmpinare. În spatele conductorului se vedea, fumînd, un bărbat voinic, cu o caschetă bleumarin. De cum s-a oprit vehiculul, i-a întrebat cu glas tare pe ofiţerii care se apropiau:

— Cum coborîm?

Un soldat se şi zorea să ajungă la el cu o scăriţă. Winston Churchill coborî cu toată demnitatea.

I-a strîns mîna lui Montgomery care se afla în faţa lui, în vestă de piele şi beretă neagră; a făcut apoi la fel cu celelalte personaje militare: mareşalul Smuts, mareşalul sir Alan Brooke, şef al statului major imperial, amiralul sir Philip Vian, comandantul grupării operaţionale britanice...

Descendentul lui Marlborough privi în jur aproape cu satisfacţie. Un corespondent de război, care se afla de faţă, făcea ochii mari, nevenindu-i să creadă că avusese atît de mult noroc. Emoţia îl gîtuia ori poate că de vină era, pur şi simplu, discreţia britanică; nu putu spune decît atît:

— *Good morning, sir*[2].

Churchill i-a întins, la rîndul său, mîna. Apoi s-a îndreptat spre un jeep care îl aştepta. Soldaţii alergau să-l vadă, îl aclamau. Churchill a dat vesel din cap, făcînd semnul V[3]. Jeep-ul a demarat.

De două săptămîni şi mai bine Premierul britanic ceruse cu insistenţă lui Eisenhower îngăduinţa să asiste la asaltul din ziua Z. Bineînţeles, Eisenhower refuzase: viaţa unui om ca Churchill nu

---

[1] Auto-amfibion de luptă (n.t.).

[2] Bună dimineaţa domnule (n.t.).

[3] În toate armatele aliate semnul V făcut cu două degete îndepărtate însemna „V pentru Victorie“.

putea fi pusă în primejdie cu atîta uşurinţă.

— Bine, răspunsese încăpăţînatul. Sînteţi comandant suprem, dar nu dumneavoastră hotărîţi şi lista exactă a tuturor membrilor care alcătuiesc echipajele navelor majestăţii sale. Mă voi ambarca pe o navă, ca făcînd parte din efectivul ei.

Renunţase totuşi la proiectul său, la intervenţia regelui Angliei. Cîţiva membri ai guvernului au găsit că era riscantă chiar şi vizita la capul de pod făcută la 12 iunie; în privinţa aceasta a existat chiar un protest în Camera Comunelor. Ministrul Informaţiilor, pe care Premierul îl cîştigase de partea sa, dăduse din umeri a neputinţă:

— Dacă ştiţi vreun mijloc prin care să-l împiedicaţi pe domnul Winston Churchill să acţioneze cum doreşte, spuneţi-mi-l şi mie…

La 15 iunie 1944, prima bombă zburătoare V1 a căzut asupra Londrei. „Efectul noilor arme germane s-a făcut simţit asupra moralului englezilor, a istorisit Eisenhower… Efectul deprimant al bombelor V1 nu-i influenţa numai pe civili. Din nou, luptătorii de pe front duceau grija fiinţelor dragi lăsate în Anglia. Este foarte probabil că, de-ar fi reuşit germanii să perfecţioneze şi să folosească armele acestea noi cu şase luni mai devreme, invazia în Europa ar fi fost mai anevoioasă, poate chiar imposibilă”.

Exploziile bombelor V1, cărora li s-au adăugat, ceva mai tîrziu, cele ale bombelor V2, aveau să producă, săptămîni în şir, mari distrugeri în Londra; a fost, pentru aceasta, ultima şi fără îndoială cea mai aspră încercare din tot războiul.

La 14 iunie, generalul de Gaulle a debarcat la rîndul său la Courseulles şi s-a dus la Bayeux unde, în onoarea sa, a avut loc o manifestaţie. În aceeaşi seară s-a înapoiat în Anglia, deoarece nu se încheiase încă vreun acord cu aliaţii privitor la administrarea civilă şi militară a teritoriilor franceze eliberate. Generalul urma să părăsească Londra în ziua de 16 iunie, spre a se duce la Alger.

Vineri, 16 iunie, în Canalul Mînecii vremea a început să se înrăutăţească. Norii alergau bezmetici pe boltă, marea îşi înfoia, spumegîndă, valurile. Este ziua în care iahtul *Arethusa* a apărut în largul plajei Juno, escortat de două distrugătoare. Şi-a aruncat ancora în apropiere de crucişătorul *Scylla*, care purta emblema amiralului Vian. O vedetă s-a apropiat în grabă, acostînd în partea din spate. Regele, în uniformă de marină, cobora deja scara.

— Este un marinar adevărat, nu vrea niciodată ca o ambarcaţie să-l aştepte, spuneau soldaţii cu admiraţie.

Regele a stat la pupa vedetei care gonea, împroşcată de spumă. Vedeta arborase stindardul regal. Suveranul nu privea, firește, numai stindardul; dacă l-ar fi examinat cu mai multă atenţie, i-ar fi descoperit un ciudat aer de improvizaţie. Leii şi alegoriile nu erau ţesute, ci decupate – mai mult sau mai puţin bine – şi cusute pe ţesătura de fond. În fapt, stindardul acela nu data decît de cîteva ceasuri.

Din motive de securitate, vizita regelui nu fusese anunţată cu mult înainte. Nu exista stindard regal la bordul navei *Scylla*: emblema fusese scoasă de la toate navele încă din prima zi de război (ca să nu cadă în mîinile inamicului). Ofiţerul-şef de la Serviciul de transmisiuni îi adunase pe timonierii cei mai destoinici în ale croitoriei, spre a confecţiona în pripă stindardul. Dar... fondul din partea de sus, dreapta, al stindardului este galben (celelalte culori sînt: roşu şi albastru).

— Vai de mine! exclamase primul maistru, cel cu materialele. Nu avem pînză galbenă!

Navele învecinate, consultate prin intermediul semnalelor, au răspuns că nu au nici ele. Galbenul este culoare rară în marină. Avea să înregistreze oare marina regală o atît de neiertată abatere de la protocol? Toată lumea era consternată.

— Am o idee! a strigat primul maistru. Pregătiţi un castron mare cu muştar!

Aceasta a fost vopseaua folosită pentru obţinerea fondului galben. Şi a ţinut într-un chip satisfăcător.

Prima navă care s-a încrucişat cu vedeta regală a fost un L.C.I. care ieşea în larg. Potrivit regulamentului de serviciu la bord în timp de război, tînărul comandant şi-a aliniat jumătate din minusculul echipaj pe punte şi a salutat. Regele i-a întors salutul. De îndată ce vedeta a ajuns la adăpostul portului artificial, regele a trecut la bordul unui Duck, care s-a îndreptat încet spre ţărm, aclamat în timp ce trecea de către militarii de pe şalandele din jur.

După cîteva ceasuri petrecute pe uscat, în mijlocul armatei, regele s-a reîmbarcat la bordul iahtului *Arethusa* şi a ajuns cu bine în Anglia.

Începînd din ziua Z, timpul nu a îndreptăţit deloc speranţele, nu s-a arătat a fi în iunie ca de obicei în ţinutul respectiv. În noaptea dintre 17 şi 18 iunie a intervenit o ameliorare, barometrul a urcat la 1.035 milibari. Dar a doua zi a început să coboare. Vîntul, care pînă atunci bătuse din vest, a început să sufle din nord, aducînd răcoare. La 19 iunie, ora 3,30 dimineaţa, comodorul G.N. Oliver, comandantul naval al zonei Juno, care se afla la bordul navei *Hilary*, şi-a notat în jurnal: „Barometru în scădere. Vînt de la N-N-E, de forţa 9. Mare furioasă.” Comandantul navei *Hilary* a mai aruncat o ancoră. Prevederea aceasta nu avea să fie multă vreme suficientă.

Nici o ancorare nu era protejată dinspre nord-est. În timpul zilei de 19 iunie, vîntul devenise atît de violent, încît, pe plajă, ostaşii abia se mai puteau ţine pe picioare. Îngrămădiţi prin gropi sau adăpostiţi pe după vehicule, pe jumătate orbiţi de nisip şi de pulberea ipsosului priveau descumpăniţi dezlănţuirea care azvîrlea, izbindu-le de ţărm şi de coastă, şalandele şi celelalte ambarcaţii. Navele de transport se loveau unele de altele, iar navele mai mici se străduiau, pe marea aceea tot mai înfuriată, să ajungă la adăpostul block-ships-urilor şi al chesoanelor din ciment. Remorcherele care soseau tractînd uriaşele Phoenix le vedeau transformîndu-se în adevărate berbece care nimiceau totul în jur.

În largul portului Saint-Laurent, în sectorul american, spectacolul era impresionant. Geamandurile plutitoare „Bombardons“ se desprindeau şi pătrundeau prin breşe în interiorul Mulberry-ului neterminat; uriaşele tone metalice puteau fi văzute ridicîndu-se pe crestele valurilor şi izbindu-se de nave şi ambarcaţii, pentru a se sălta şi scufunda apoi iarăşi, după care tot rotindu-se, făceau alte victime. Un grup de şaisprezece L.C.I.-uri manevrase în intenţia de a se adăposti lîngă capul debarcaderului care tocmai fusese instalat. Acum, şalandele acelea erau tot atîtea ciocane strivitoare, care dărîmau capul debarcaderului, făcîndu-şi totodată chiar lor cumplite avarii. Mulţi ostaşi căzeau în mare şi se înecau, alţii mureau striviţi. Dezlănţuirea aceasta era începutul unei furtuni nemaiîntîlnite prin partea locului de patruzeci de ani.

În Canalul Mînecii vremea nu era deloc mai bună. Convoaiele de şalande luptau împotriva furtunii, acoperite de valuri, înaintînd cu greu sau aproape deloc. A venit apoi ordinul ca nici un convoi să nu mai plece în larg, în afară de cele pornite, care trebuiau să-şi urmeze calea; în porturi şi în radele Angliei, peste măsură de înţesate, locul lor era ocupat. Înapoierea pe o asemenea vreme ar fi însemnat dezastru. Nu numai pentru ele, ci şi pentru celelalte.

Navele cu situaţia cea mai proastă erau desigur remorcherele, care trăgeau după ele Phoenix-urile destinate desăvîrşirii Mulberry-ului A. Nenorociţii aceştia care se chinuiau să-şi îndeplinească misiunea nu se hotărau să-şi largheze chesoanele decît atunci cînd acestea se scufundau sau cînd odgoanele rupte nu mai puteau fi înlocuite. Tot materialul remorcat care plecase în larg la 18 iunie s-a pierdut; au fost şi pierderi de vieţi omeneşti. Numeroase remorchere au fost avariate.

Vremea s-a menţinut nefavorabilă trei zile. Avioanele nu mai puteau ateriza pe micuţele aerodroame ale capului de pod. Căile de acces dintre Regatul Unit şi continent au fost practic tăiate. Dacă bombardamentele aviaţiei aliate nu ar fi izolat în prealabil, aproape complet, zona de debarcare şi dacă germanii ar fi putut contraataca puternic în momentul acesta, soarta operaţiei „Overlord” ar fi trebuit să fie repusă în discuţie.

La 21 iunie, interiorul Mulberry-ului de la Saint-Laurent oferea un spectacol întristător şi haotic. Şalandele şi alte ambarcaţii zăceau cu sutele într-o învălmăşire de nedescris. Dislocate, Phoenix-urile se afundau în mîl. Chiar şi block-schips-urile se dezbinau. Suprafaţa mării era acoperită cu epave de tot soiul, în mijlocul cărora, pe crestele valurilor încă furioase, geamandurile Bombardons îşi urmau vîrteguşul devastator.

Din fericire, Mulberry-ul B (Arromanches), mai aproape de finisare, nu fusese atît de greu încercat. Geamandurile Bombardons ale spargevalului său plutitor se desprinseseră, dar Phoenix-urile rezistaseră, ca şi block-ships-urile. O sută cincizeci şi cinci de nave şi ambarcaţii au rezistat vîntului la adăpostul acestui port artificial încă neterminat.

Furtuna s-a potolit în ziua de 22, dar marea nu a redevenit calmă decît în ziua următoare; 800 de nave, şalande şi ambarcaţiuni au eşuat pe ţărm; 320 de şalande L.C.T. fuseseră

scoase din uz. Faţă de planul de descărcare se crease o întîrziere de 20.000 vehicule şi 140.000 tone marfă. În sectorul plajei Omaha Beach se încropea în grabă o tabără, spre a-i adăposti pe cei şase sute de naufragiaţi. „Furtuna produsese în trei zile mai multe stricăciuni decît inamicul în două săptămîni, inclusiv perioada de asalt, cu armatele, avioanele, minele, submarinele, vedetele sale rapide şi alte nave de suprafaţă.”

Între timp, pe toate plajele, tractoare şi buldozere lucrau la înlăturarea epavelor. Remorcherele îşi întindeau odgoanele, pentru a scoate din eşuare navele şi şalandele, la bordul cărora se şi prezentaseră echipe de raparaţii aparţinînd navelor-atelier *Adventure* şi *Albatros*, iar alţi muncitori veneau întruna. Mii de tone de material nou, inclusiv debarcadere, Bombardoane, chesoane Phoenix şi chiar block-ships-uri de schimb începeau să traverseze Canalul Mînecii, pentru a înlocui tot ceea ce distrusese furtuna. Oricum, portul artificial de la Saint-Laurent părea greu de reparat. Atunci comandamentul aliat a hotărît să fie lăsat în părăsire, iar eforturile privind consolidarea şi repararea să fie consacrate celui de la Arromanches.

De cum a încetat furtuna, Eisenhower a venit să inspecteze plajele. „Nici un alt semn al puterii industriale a Americii nu m-a impresionat mai tare în tot războiul ca masele acestea de epave înşirate de-a lungul ţărmului, a scris el. Pentru oricare altă naţiune, un asemenea dezastru ar fi fost, probabil, decisiv. Dar capacitatea de producţie a Statelor Unite era atît de mare, încît această furtună formidabilă nu a avut pentru planurile noastre urmări mai rele decît cele aduse de un val mic.“

XVII

DE LA MARGIVAL LA CHERBOURG

În ziua de 17 iunie 1944, la ora 3 din noapte, maşina mareşalului Rommel, din nou acoperită de noroiul şi praful cîmpurilor de bătaie din Normandia, s-a oprit în faţa castelului ducilor de La Rochefoucauld, la La Roche-Guyon. Mareşalul se înapoia după o inspecţie de douăzeci şi una de ore efectuată în Cotentin. Şeful său de stat major, generalul Hans Speidel, îl aştepta ţinînd în mînă un mesaj:

— Domnule mareşal, astăzi la ora 9 trebuie să fim la „Postul de luptă W II“, în apropiere de Margival, la nord de Soissons. Mareşalul von Rundstedt şi şeful său de stat major vor fi de asemenea prezenţi.

— A! spuse Rommel. Am impresia că vom mai întîlni acolo o persoană. Aşa este?

Hans Speidel îşi înclină capul a încuviinţare. Asta era. Cedînd în sfîrşit la insistenţele celor doi mareşali, Hitler accepta să stea de vorbă cu ei în alt fel decît prin telefon. După ce a făcut o baie şi a mîncat ceva, Rommel a urcat în maşină împreună cu şeful său de stat major.

„Postul de luptă W II“ era un cartier general a cărui instalare fusese ordonată de Hitler în 1940, în vremea în care avea de gînd să invadeze Anglia. Situat la opt kilometri nord-est de Soissons, el cuprindea un post de comandă betonat şi camuflat şi un adăpost-apartament (cu baie) rezistent la efectul celui mai puternic bombardament. Chiar alături, calea ferată intra pe sub un tunel care, îşi spuseseră cei ce răspundeau de viaţa lui Hitler putea servi de adăpost pentru trenul său special. Dar trenul special nu a ajuns niciodată pînă acolo, măreaţa instalaţiei nu a fost nicicînd de vreun folos. Omul care ameninţase atît de serios Anglia, îşi inaugura postul de comandă francez într-o atmosferă mai degrabă sumbră. De la Berchtesgaden la Metz călătorise cu un avion escortat; de acolo plecase mai departe cu maşina sa blindată.

De îndată ce Rommel şi şeful său de stat major au coborît din maşină, ei s-au aflat în mijlocul commando-ului SS al gărzii personale. Aceştia i-au condus în Cartierul general fortificat şi au zăvorît bine uşa în spatele lor.

Von Rundstedt şi şeful său de stat major, generalul Blumentritt, sosiseră deja. Jodl se găsea şi el acolo, precum şi alţi

militari din anturajul lui Hitler. În sala cea mare a postului de comandă, toată lumea stătea în picioare. Doar Hitler era aşezat pe un taburet.

Chipul îi era cenuşiu şi tras, părea nervos. Îşi ţinea ochelarii în mînă, învîrtindu-i întruna. Îi întîmpină pe cei sosiţi cu cîteva cuvinte de salut, grăbite şi reci. Apoi, constatînd că de la adunare nu lipsea nimeni, şi-a început monologul.

Succesul debarcării aliaţilor era cum nu se poate mai regretabil şi chiar inadmisibil. Fuseseră comise, fără îndoială, greşeli. Planoarele care transportaseră trupele aliaţilor ar fi trebuit, în mod normal, să fie distruse în proporţie de optzeci la sută. Aliaţii nici nu ar fi trebuit măcar să pună piciorul pe plajă. Dacă garnizoanele care ocupau punctele fortificate şi-ar fi făcut realmente datoria, nu s-ar fi putut întîmpla aşa ceva. Garnizoanele acelea au fost surprinse în plin somn, cu siguranţă. Apoi, blindatele germane nu au contraatacat cu energia cuvenită…

Pe măsură ce vorbea, Hitler îşi ridica glasul; monologul se transforma în discurs.

În orice caz, a conchis el, orice retragere trebuie acum să înceteze. Nu trebuie să mai cedăm nici o palmă de loc.

Cei doi mareşali ascultaseră într-o tăcere adîncă. Se aşteptaseră la o ieşire de felul acesteia, ştiau că trebuiau să o îndure. Dar îşi ziceau că, de vreme ce comandantul lor suprem se afla acum în mijlocul lor, puteau să se explice mai bine şi mai pe larg decît la telefon. Cel mai nerăbdător în privinţa aceasta era mai cu seamă Rommel. Von Rundstedt a înţeles imediat dorinţa celuilalt şi de aceea a propus ca Rommel să ia primul cuvîntul, în calitate de comandant al Grupului de Armate B, de comandant al frontului invaziei, spre a-i expune lui Hitler situaţia. Hitler ridică spre Rommel un chip pe care se citea un fel de curiozitate neîncrezătoare.

— Bine, a spus el.

— Nu putem reproşa nimic trupelor noastre, a început Rommel…

Comandantul deşertului a vorbit „cu o sinceritate totală“. Important în primul rînd, îşi spunea el, este să i se deschidă lui Hitler ochii; să i se arate dictatorului-vizionar realitatea,

dictatorului care pretindea că poate comanda de la Berchtesgaden mişcările de trupe pe un teatru de operaţii pe care nu-l cunoştea decît din hărţi. Nu, garnizoanele de la Zidul Atlanticului nu fuseseră surprinse în plin somn. În ansamblu, rezistaseră curajos cumplitelor bombardamente ale aliaţilor. După ce se încheia preliminara pisare cu bombe, foarte mulţi militari germani îşi reluau locul în spatele tunurilor şi al mitralierelor. Dar mijloacele puse în acţiune de aliaţi se dovedeau într-adevăr colosale. Aviaţia lor era stăpîna văzduhului. Rommel a insistat, după cum se cuvenea, asupra acestei supremaţii aeriene, care întîrziase, uneori chiar anulase mişcările diviziilor germane chemate la locul bătăliei. Şi-apoi, pentru ce se zăbovise atît de mult la Berlin cu constituirea Corpului I de blindate SS sub comandă unică? Acum, superioritatea tactică a aliaţilor se dovedea, în toate domeniile, şi mai strivitoare decît la început. În sectorul Caen ei aduceau întruna noi forţe…

— Care este situaţia în sectorul acesta? a întrebat pe neaşteptate Hitler. De ce nu aţi contraatacat? Englezii nu au acolo decît prea puţin teren în spatele lor. Ar fi trebuit să-i aruncaţi în mare.

— Am contraatacat. În pofida ajutorului pe care englezii îl primesc de la aviaţia lor, i-am ţinut pe loc şi chiar respins în unele puncte. Este adevărat că au puţin teren în spate, dar într-o anumită măsură acest lucru constituie pentru ei un avantaj: tunurile de 406 mm ale cuirasatelor britanice intervin în luptă şi ne stăvilesc blindatele. Ofensiva aliată este blocată în faţa localităţilor Troarn, Caen, Tilly-sur-Seules şi la sud de Caumont. În peninsula Cotentin, devenită pentru noi o capcană, ar reprezintă decît un succes local şi provizoriu. Nu vom putea rezista multă vreme în partea aceasta. Blindatele americane înaintează spre Barneville, în partea de vest a peninsulei pentru a o tăia. Căderea portului Cherbourg este inevitabilă…

— Fortăreţele trebuie apărate pînă la ultima picătură de sînge, a spus furios Hitler. Şi nu-mi propuneţi nimic pozitiv.

— Ba da. Frontul de la Caen trebuie să se replieze în spatele rîului Orne. În loc să aruncăm noi trupe în peninsula Cotentin, am recucerit Montebourg, dar asta nu trebui să adoptăm o apărare elastică la sudul ei. Un contraatac este posibil, dacă este

organizat la scară strategică, cu totală libertate pentru comandantul frontului din Normandia şi dacă ni se trimite aviaţie, precum şi divizii bine înarmate scoase din Armata a XV-a. Nu va exista o altă debarcare la nord de Sena…

— Ar putea exista. Oricum, nu aprob nici o retragere, nicăieri!

Hitler se ridicase. A început apoi să măsoare încăperea în lung şi în lat, cu un aer peste măsură de iritat. Dar s-a oprit. Expresia feţei i se schimbase.

— Habar n-aveţi de cele ce-or să se întîmple, a spus el, profetic. Rachetele V şi alte arme noi ne vor aduce victoria.

Şi s-a pornit să ţină un nou discurs pe următoarea temă: Londra avea să fie făcută pulbere de către V1, astfel că Anglia va fi silită să ceară pace. A reluat ideea în forme diferite, vorbind cu o exaltare dezordonată. Iar V1 nu erau singurele arme mortale pentru aliaţi: în laboratoarele germane, savanţii pregăteau altele, de o mie de ori mai groaznice…

— Pentru ce să nu folosim rachetele V1 împotriva capetelor de pod aliate? a întrebat von Rundstedt.

— Să vină Heinemann, a ordonat Hitler. Este aici.

Generalul de artilerie Heinemann era comandantul care răspundea de folosirea „armelor V“. După ce a fost introdus în sală, a ascultat întrebările mareşalilor.

— Ar fi riscant să folosim armele V1 împotriva capetelor de pod, a răspuns el. Dispersiunea la cădere a acestor arme este încă prea mare: între 15 şi 18 kilometri. Trupele noastre ar fi expuse unui pericol.

— Dar nu am putea, oare, să le folosim măcar împotriva porturilor din sudul Angliei? a stăruit Rommel. Asta ne-ar ajuta direct.

A intervenit atunci Hitler.

— Nu. Londra trebuie lovită. Distrugerea ei îi va constrînge pe englezi să ceară pace.

Rommel şi von Rundstedt începeâu să se simtă descurajaţi. Dictatorul-vizionar refuza să-şi plece privirile asupra realităţilor legate de bătălia din Normandia; şi le ţinea aţintite asupra unui viitor de victorii aduse de V1 şi de armele secrete doar de el văzute, singurele în care voia să creadă. Cînd Rommel a vorbit de teribila eficacitate a aviaţiei aliate, Hitler a făcut o mutră

neîncrezătoare. Rommel a spus atunci răspicat:

— Ne cereţi să avem încredere, dar cine mai are încredere în noi!

Şi a adăugat că membrii înaltului comandament nu-şi puteau reprezenta, din birourile de la Berlin, situaţia reală din Vest. În faţa acestei dojeni, Hitler s-a schimbat la faţă, dar a tăcut.

Conferinţa a fost întreruptă la ora prînzului. De la ferestrele sufrageriei aflate deasupra postului de comandă betonat, se înfăţişa privirilor catedrala din Soissons. Prînzul era frugal. Pentru Hitler, o farfurie mare de orez şi legume. Un SS-ist din garda personală a gustat primul din mîncare. Alţi doi SS-işti stăteau în spatele scaunului său.

Discuţia a continuat. Mareşalii insistau asupra dublei necesităţi de a primi întăriri şi de a avea mînă liberă în Vest. Hitler a mai vorbit de armele V1, anunţînd în acelaşi timp că noi avioane de vânătoare cu reacţie, care urmau să intre curînd în serviciu, aveau să cureţe cerul de avioanele aliate. În momentul acela un SS-ist veni să anunţe:

— Alarmă aeriană!

Dejunul se terminase, toată lumea a coborît în adăpost. Rommel a continuat să vorbească, de data aceasta nu despre situaţia din Vest, ci despre situaţia din Germania aflată în război. Potrivit părerii sale, era disperată. Izolarea diplomatică a Germaniei era catastrofală. Nici frontul din răsărit, nici frontul italian, nici cel din vest nu puteau rezista la infinit. Continuînd să lupte pretutindeni cu înverşunare, cu condiţia să fie adoptată o strategie suplă, armatele germane puteau doar să întîrzie victoria aliată. Răgazul acesta trebuia folosit pentru a se obţine o pace acceptabilă. Hitler îl întrerupse cu brutalitate pe mareşal:

— Asta nu vă priveşte pe dumneavoastră. Ocupaţi-vă mai degrabă de frontul de invazie.

— Mai am de vorbit şi despre Oradour-pe-Glane, a răspuns rece Rommel. Cer voie să pedepsesc divizia S.S. „Das Reich“, care a exercitat represalii inadmisibile. Asemenea treburi murdăresc uniforma germană.

Hitler se făcu stacojiu.

— Nu vă amestecaţi! Nu-i sectorul dumneavoastră! a răcnit el.

Von Rundstedt a intervenit în sprijinul lui Rommel. Franţa

trebuia tratată altfel. Nu era deloc politic să provoci ostilitatea activă a întregii populaţii. Misiunea armatelor germane nu putea fi, din pricina aceasta, decît stînjenită.

— Mă priveşte, a spus Hitler. Ştiu ce am de făcut.

Şi a adăugat:

— Cred că am terminat.

Apoi, luîndu-şi un rămas-bun rece de la mareşali, a ieşit din încăpere.

Aghiotantul său principal, generalul Schmundt, nu l-a urmat imediat. Asistase la toate discuţiile fără să intervină, dar Rommel şi von Rundstedt observaseră că păruse impresionat de unele dintre argumentele lor.

— Sînt de părere că ar fi bine ca führerul să se ducă, de exemplu, la La Roche-Guyon, îi spuse Schmundt lui Rommel. Aţi convoca pe cîţiva dintre comandanţii unităţilor de pe front, iar führerul i-ar putea asculta. În felul acesta ar putea avea informaţii absolut directe asupra situaţiei. Vreţi să aranjaţi treaba asta? În ce mă priveşte, voi lua şi eu unele măsuri. Telefonaţi mîine la Saint-Germain.[1]

— S-a făcut, a spus Rommel.

Era ora 16. Von Rundstedt şi Rommel au părăsit Postul de luptă W II, dimpreună cu şefii lor de stat major.

A doua zi dimineaţa, Rommel a chemat la telefon Cartierul general din Vest, aşa cum se hotărîse. I-a răspuns generalul Blumentritt.

— Spuneţi-mi, este fixat orarul vizitei despre care a fost vorba?

— Nu. Führerul s-a înapoiat direct la Berchtesgaden.

— Cum?

— Da. Veţi primi un mesaj explicativ.

Mesajul a sosit dimineaţa. Motivul grabnicei reîntoarceri în Germania era următorul: în ajun, la puţină vreme după plecarea mareşalilor, o rachetă V1, lansată de pe o rampă din Pasul Calais, luase o direcţie greşită, din pricina unei dereglări a giroscopului său, şi explodase foarte aproape de Postul de luptă W II! Ironie de necrezut! Hitler fusese la un pas de moarte, viaţa îi fusese

[1] Sediul Cartierului general al lui von Rundstedt. Hitler urma să se ducă acolo. (n.a.).

primejduită de chiar armele cu care gîndea să supună Anglia.

Explozia lui V1 nu produsese decît stricăciuni mici şi nu ucisese pe nimeni, pentru că nimeni nu se aflase aproape de punctul de cădere. Dar dacă Hitler s-ar fi hotărît să facă o mică plimbare în loc să stea în postul său de comandă betonat, ar fi putut fi nimerit. Şeful gărzii sale SS nu putea suporta ideea aceasta. De aceea insistase să se plece imediat, insistase ca führerul să se întoarcă neîntîrziat la Berchtesgaden. Hitler se lăsase convins, nu fiindcă pericolul l-ar fi speriat atît de tare, dar conferinţele cu generalii săi care îi discutau directivele, care nu credeau orbeşte în geniul său, însemnau pentru el corvezi groaznice. Era dornic să-şi regăsească vulturescul cuib, unde avea să aştepte, lansînd zilnic în toate direcţiile ordinul de a se rezista cu orice preţ „pînă la ultima picătură de sînge”, victoria adusă de V1 şi de armele secrete pe care se bizuia foarte mult.

Chiar în ziua în care Hitler se întorcea la Berchtesgaden, statul major al amiralului Ramsay, comandantul-şef al forţelor navale aliate, elabora un ordin de operaţii care, în principal, conţinea următoarele:

„Pentru a reduce la tăcere, odată momentul venit, forturile germane care ar putea fi utilizate împotriva trupelor americane menite a ataca Cherbourg-ul, o grupare operaţională navală va bombarda forturile acestea. Gruparea operaţională, gata pregătită cu începere de la 21 iunie, va cuprinde cuirasatele americane *Nevada*, *Texas* şi *Arkansas*, crucişătoarele americane *Tuscaloosa* şi *Quincy*, crucişătoarele britanice *Glasgow* şi *Enterprise*, plus o „perdea” de distrugătoare americane şi o flotilă de dragaj. Gruparea avea să fie comandată de contraamiralul (american) Deyo. Concentrarea navelor avea să aibă loc la Portsmouth”.

Gruparea operaţională va executa un bombardament preliminar de la 21.000 metri, pentru a neutraliza bateriile cu bătaie lungă; navele trebuiau să înainteze pînă la 13.000 de metri; de acolo aveau să angajeze obiectivele desemnate de către armată”.

În aceeaşi zi, Armata I americană (general Collins) se punea în mişcare spre nord, pornind de la linia La Hougue-Barneville, precedată de tancurile şi aviaţia sa tactică. Rommel gîndise bine cînd îi spusese lui Hitler că trupele germane, prea puţin

numeroase, nu vor rezista multă vreme în peninsulă. Rapoartele care au sosit la Cartierul său general nu îi lăsa nici o iluzie: „Situaţie nesigură... Infiltrare de blindate aliate... Retragere spre nord, în vederea unei regrupări... Mişcările sînt foarte mult stînjenite de aviaţie...” La 24 iunie, germanii s-au pomenit respinşi şi îngrămădiţi într-un spaţiu destul de strîmt al litoralului, între capul La Hague şi capul Barfleur. Seara, blindatele americane au deschis trei breşe în sistemele de apărare exterioare ale Cherbourg-ului, în direcţia Equeurdreville, ale fortului Roule şi ale portului Tourleville. Aviaţia bombarda neîncetat portul şi fortăreaţa...

Navele amiralului Deyo au părăsit portul Portsmouth în zorii zilei de 25 iunie. Timpul era minunat. Gruparea operaţională înainta maiestuoasă pe mare, precedată de dragoarele sale. Se găsea, încă, la mai mult de cincisprezece mile de coasta franceză, cînd marinarii au observat, la orizont, creasta unui nor uriaş de fum negru care urca, răsfirîndu-se pe cerul albastru. Apoi au văzut norul în întregime, ca un con răsturnat; în vîrful său, lumina roşie-galbenă a incendiilor. Era portul Cherbourg. Se auzea pînă la ei bubuitul tunurilor.

În momentul acela, amiralul Deyo a primit prin radio un mesaj de la Armata I americană: „Să nu se bombardeze de la 21.000 de metri. Bombardamentul naval nu trebuie să înceapă decît de la poziţia 2 (13.000 metri).” Motivul contraordinului îl constituia faptul că, întrucît trupele terestre înaintau rapid, nu se mai ştia exact unde se găseau grupele de avangardă. Bombardamentul cu bătaie lungă i-ar fi putut pune în primejdie.

Gruparea operaţională îşi continua, aşadar, drumul fără să deschidă focul.

Sistemele de apărare germane cuprindeau pe puţin douăzeci de baterii în cazemate, servite de către tunari ai Marinei de război germane, bine instruiţi şi curajoşi. Mai multe baterii posedau tunuri de 280 mm care puteau să tragă pînă la 20.000 metri.

Ajunsă la 16.500 metri, gruparea operaţională şi-a schimbat direcţia şi a început să navigheze paralel cu ţărmul, cu dragoarele mereu în frunte. Bateriile germane tăceau.

Dragoarele au luat-o atunci înspre sud, pentru a se apropia de coastă, urmate fiind de celelalte nave. În pofida incendiilor şi a

fumului, acum puteau uşor fi desluşite amplasamentele mai multor baterii. La bordul cuirasatelor, al crucişătoarelor şi al distrugătoarelor, tunurile erau îndreptate spre obiective, gata să deschidă focul. Telemetriştii anunţau întruna distanţa: „11.000 metri… 10.500 metri… 10.250… 9.500… 9.250…“ Tunurile germane tăceau încă. Era ora douăsprezece.

Încă o dată dragoarele schimbară de direcţie, iar gruparea operaţională evoluă în aşa fel încît reveni la poziţia dinainte, în linie paralelă cu coasta. Tocmai îşi încheia evoluţia, cînd un şir de străluminări, asemănătoare unor fascicule de lumină ale proiectoarelor, sclipiră prin fum, din direcţia bateriilor germane. Jerbe de flăcări se înălţară în centrul grupului de dragoare aliate. Pe loc au răspuns cu foc cuirasatele şi crucişătoarele. Jerbele răsăriră atunci în alt loc, încadrînd navele mari. Bătălia începuse.

Bateriile germane trăgeau cu mare precizie. Navele erau silite să evolueze, tot timpul, între jerbele colorate care se înălţau din mare în jurul lor. La ora 12.53, distrugătorul american *O’Brien* a fost lovit de un proiectil de 203 mm, dar nu şi-a părăsit postul. La 13.15 două proiectile au lovit, exact în acelaşi timp, distrugătoarele *Barton* şi *Laffly*: coincidenţă dublă şi în continuare, întrucît nici unul dintre cele două proiectile nu a explodat.

Punctele de cădere pe pămînt erau observate, simultan, de către navele şi de către aviaţia aliată. Potrivit observaţiilor efectuate de avioane, tirul naval obţinea 75% impacturi. Totuşi, la 13.25, oră la care operaţia ar fi trebuit să înceteze (fuseseră prevăzute 90 de minute de bombardament), toate bateriile germane trăgeau încă. Amiralul Deyo a primit de la Armata I ordinul să-şi continue acţiunea. Navele trăgeau aproape întruna asupra bateriilor dar, cînd şi cînd, Armata I desemna un alt obiectiv pe uscat.

La 13.42, crucişătorul britanic *Glasgow* a fost lovit de două proiectile care au explodat. A izbucnit imediat un incendiu, în hangarul pentru avioane, în spatele pasarelei. Nava *Glasgow* şi-a încetat focul, a părăsit linia şi s-a îndepărtat spre nord. Peste zece minute, după stingerea incendiului, crucişătorul îşi reocupa postul şi deschidea din nou focul.

Începînd, aproximativ de la 14.30, focul bateriilor germane a slăbit. Unele nu mai trăgeau deloc, altele tot mai puţin.

Dragoarele britanice deschideau curajoase un şenal pînă în apropiere de port. La 15.30, doar două baterii nemţeşti mai răspundeau focului deschis de pe nave şi încă într-un fel intermitent. Amiralul Deyo a primit un nou mesaj: „Operaţia încheiată. Libertate de manevră.”

Navele trăseseră mai bine de 3.000 proiectile dintre acestea, 376 fuseseră de calibrele 380 mm şi 305 mm. Echipajele suferiseră oarecare pierderi, dar nici o navă nu fusese avariată serios. Tunarii germani, preocupaţi să răspundă bombardamentului naval, nu putuseră lua nici o iniţiativă împotriva înaintării realizate de trupe în imediata apropiere a oraşului.

La 26 iunie, un comunicat al SHAEF-ului anunţa că Armata I americană începuse să pătrundă în oraşul Cherbourg, prin şoseaua Octaville, la ora 10.15. Comandantul german al arsenalului primise ordinul să reziste „pînă la terminarea tuturor muniţiilor sale“. (Von Rundstedt înlocuise cu de la sine putere formula lui Hitler: „pînă la ultima picătură de sînge“). Cînd infanteriştii americani au sosit în faţa fortificaţiilor sale ruinate, el a refuzat să se predea. Totul în jur nu era decît deznădejde şi moarte; a continua lupta era sinonim cu a se sinucide. Dar garnizoana mai poseda gloanţe şi proiectile, precum şi cîteva arme în stare de funcţionare.

— Aş fi dezonorat dacă aş capitula, a spus comandantul german ofiţerului american, care îl asigura că şi-a făcut datoria. Nu aş putea face faţă unui atac de tancuri, căci nu mai am tunuri antitanc, dar infanteriei voastre îi mai pot ţine piept.

Atunci a apărut un tanc Sherman.

— Mă predau, a spus neamţul.

În ziua de 27 nu a mai existat rezistenţă în Cherbourg. Din forţele armate germane fuseseră făcuţi 37.000 de prizonieri.

Armata I americană a pătruns într-un oraş mort. Nici un alt vehicul în afară de tancuri nu putea circula pe străzile pline de dărîmături şi cioburi de sticlă. Zidurile necăzute purtau urmele luptelor, geamurile erau sparte, obloanele smulse. Ici, colo, afişe germane prin care i se ordona populaţiei să părăsească oraşul. Altele interziceau efectuarea oricărui transport pe o rază de şase

kilometri. Iar altele, anterioare, îi invitau pe francezi să meargă să muncească în Germania. Pe zidurile acelui oraş pustiu mai puteau fi citite cîteva inscripţii cu creta de felul: „Trăiască Franţa!“, „Trăiască de Gaulle!“

A fost grăbită curăţirea străzilor şi, cu o rapiditate surprinzătoare, populaţia răspîndită prin împrejurimi a reapărut, viaţa a continuat împresurată de ruine. Corespondenţii de război au sosit în număr mare. Circulau peste tot, vizitau adăposturile din beton de sub dărîmaturi, posturile de luptă germane, unde mai puteau fi găsite uneori căşti, arme, biscuiţi, sticle de apă minerală. Toate epavele acestea ale garnizoanei învinse au fost strînse de soldaţi, de populaţie şi, imediat, a luat fiinţă un intens comerţ de „suveniruri”. Puteai obţine, în schimbul a două pachete de ţigări (americane) o cască, o centură, un steguleţ galben „Minen”, triunghiular, avînd pe el un craniu şi două oase tibia negre. Steguleţele acestea aveau mare căutare, fiindcă erau uşoare, nu ocupau loc.

Corespondenţii de război îi „sondau” pe locuitori în maniera Institutului Gallup:

— Ce părere aveţi despre victoria aliaţilor?

— Franţa va fi curînd eliberată în întregime. Trăiască aliaţii!

Alte răspunsuri, foarte normande (nu te poţi schimba) nu prea păreau limpezi anchetatorilor. Un ţăran bătrîn, întrebat întruna, sfîrşise prin a spune:

— În ce mă priveşte, fără să caut a vă jigni, mi-e totuna. Tot atîta muncesc, numai bine cît să-mi duc zilele. Înainte de război ori sub ocupaţie, acelaşi lucru. Parcă acum o să se schimbe ceva?

Corespondentul de război reproducea spusa ţăranului în articolul său şi comenta: „Acţionînd asupra unor minţi într-atît de primejdios simpliste ca aceasta, naziştii speraseră că-şi vor putea consolida cuceririle”.

Militarii americani cumpărau de la locuitori legume verzi şi băuturi. Paharul de „bere slabă franceză” costa 25 de franci, paharul de vin 50, cel mic, de rom, 25.

Portul Cherbourg oferea privirilor tabloul unei devastări desăvîrşite. Cheiurile erau distruse pe aproape toată lungimea. Din apa acoperită de petrol se iveau carcasele macaralelor şi ale elevatoarelor aruncate în mare, precum şi catargele navelor

scufundate în urma bombardamentelor, sau anume afundate de către germani spre a face portul inutilizabil. Şaizeci şi şapte de nave, de un tonaj care varia de la 12.000 la 100 de mii de tone, fuseseră scufundate de-a lungul cheiurilor şi la intrările în port. Cîteva duzine de vagoane de cale ferată fuseseră de asemenea azvîrlite în bazine.

Fireşte că în afară de aceasta portul era presărat cu mine ce trebuiau dragate înainte de a se trece la orice altă lucrare. Minele erau de toate tipurile: magnetice, acustice, cu presiune variabilă, cu efect întîrziat, cu dublă sau triplă declanşare (nu explodau decît la a doua sau a treia trecere), pe scurt, o învălmăşire menită a-i descuraja pe responsabilii cu curăţirea portului. Operaţiile de dragare au început chiar a doua zi după cucerirea portului.

Dacă operaţiile acestea ar fi fost efectuate potrivit metodelor tradiţionale, portul nu ar fi fost descotorosit de mine decît în cîteva luni. Dar şi lucrul acesta fusese prevăzut de către organizatorii planului „Overlord”, care trăseseră preţioase învăţăminte de pe urma curăţirii portului Napoli. Minele din portul Cherbourg au fost, în mare parte, făcute inofensive de către dragori „umani” care, înarmaţi cu aparate speciale, se scufundau şi dezamorsau minele. Dragorii aceştia erau tineri voluntari între nouăsprezece şi douăzeci şi doi de ani, care studiaseră toate sistemele de mine germane şi care se antrenaseră ca scufundători. Pregătirea lor se făcuse în albia nămoloasă a Tamisei, anume aleasă ca să-i obişnuiască cu lucrul într-o apă plină de noroi răscolit, aproape ca nişte orbi.

La cîteva zile după începutul operaţiilor, nouă nave special utilate pentru salvarea epavelor şi douăsprezece „cămile” – macarale plutitoare, au pătruns în şenalele dragate şi au curăţat cîteva puncte de acostare de-a lungul cheiului utilizabil. Cargouri şi nave de servitute au putut, astfel, să descarce combustibil, provizii şi material de război.

Dragarea portului avea să dureze nouăzeci de zile. Macaralele plutitoare care ridicau epavele şi scufundătorii – aceştia foloseau aparate de sudură cu flacără oxi-acetilenică ce îngăduia decuparea sub apă a suprafeţelor de tablă şi a carcaselor de fier – au scos afară tot ce zăcea pe fundul apei, pînă şi monezi, ceea ce arăta cu cîtă desăvîrşire fusese efectuată treaba. Dragarea şi

curăţirea portului Cherbourg, efectuate sub comanda comodorului W.A. Sullivan, şeful Serviciului Naval de Salvare al Statelor Unite, constituie una dintre operaţiile militare şi industriale cele mai extraordinare din acest război.

XVIII

BĂTĂLIA DIN NORMANDIA

La 7 aprilie 1944 Montgomery a declarat: „Odată ferm stabiliţi pe uscat, planul meu este să ameninţ cu străpungerea flancului estic, adică în sectorul Caen. Voi atrage astfel în sectorul acesta principalele rezerve ale inamicului. Le voi ţine locului şi le voi combate acolo, folosind pentru aceasta armatele britanice şi canadiene. Voi străpunge apoi flancul vestic, servindu-mă de armatele americane, comandate de generalul Bradley.“

Planul trebuia executat, ca să spunem aşa, aidoma – deşi într-un timp mai îndelungat decît fusese prevăzut.

Exceptînd rezistenţa din prima zi de pe plaja Omaha Beach, sectorul Caen era cel în care germanii dobîndiseră primele (relative) succese defensive.

— „Insistaţi în punctul acesta şi aruncaţi-i pe atacatori în mare, de vreme ce este locul în care au pătruns cel mai puţin, a comandat Berlinul.”

Rommel şi-a împins, pe cît a putut, rezervele într-acolo, căci Montgomery insistînd, trebuia să insiste şi el. Procedînd astfel, a lăsat oarecum descoperită partea de sud a peninsulei Cotentin, unde Montgomery plănuise să efectueze străpungerea.

Fără a fi nici strategi, nici tacticieni, ne putem limpede forma, încă de pe acum, o idee generală privind felul în care s-a desfăşurat bătălia Normandiei, idee care ne va ajuta să situăm şi să înţelegem mai bine episoadele următoare. Sectorul Caen, unde

aveau să se înfrunte cele mai mari mase de oameni şi material, putea fi socotit un fel de viitoare balama, la vestul căreia frontul aliaţilor, în mod primitiv orientat spre est-vest, se va roti încetişor spre sud. În acelaşi timp neîntrerupta presiune anglo-canadiană avea să facă să sară niturile balamalei care, în sfîrşit, urma să cedeze la rîndu-i. Aceasta este schema.

Imediat după încercuirea Cherbourg-ului, Montgomery a dat următorul ordin:

— Vom executa un atac pentru a cuceri oraşul Caen, ocolindu-l pe la sud-vest. Trei corpuri de armată vor fi angajate în operaţie: corpurile 30, 8 şi 1.

Aproape în acelaşi moment, Rommel redacta un ordin care prevedea un atac blindat împotriva flancului aliat, la vest de Caen. El dispunea, în sectorul respectiv, de opt divizii blindate, printre care şi cea a Corpului 2 blindat SS care tocmai sosise din Ungaria.

Acest Corp 2 va ataca primul, a spus Rommel şefului său de stat major. Celelalte divizii blindate vor acţiona ca unităţi de sprijin. Dacă vor fi disponibile, fireşte.

Diviziile blindate prevăzute a constitui respectivul sprijin se aflau în momentul acela în „poziţii defensive” la nord şi la vest de Caen. Asta însemna că o parte dintre soldaţii lor săpaseră tranşee şi luptau ca infanterişti. Pentru motivul acesta se prevăzuse înlocuirea diviziilor în cauză, înainte de atacul proiectat, cu divizii de infanterie, care se găseau atunci în drum spre front.

În ziua de 26 iunie, Rommel a fost avertizat pe de o parte că blindatele britanice şi canadiene se puseseră în mişcare spre sud plecînd de la Tilly-sur-Seulles, iar pe de alta că nu se mai ştia exact unde anume se aflau diviziile de infanterie anunţate. Părăsiseră probabil calea ferată pentru a o apuca pe şosea şi înainta pe jos precum infanteriştii din anul 1870, ba mult mai încet decît ei din pricina hărţuirilor la care erau supuşi de către vînătorii-bombardieri.

— În privinţa aceasta, a afirmat Rommel, contrariul m-ar fi mirat. Corpul 2 blindat SS va ataca deci cu sprijin redus. Sau mai degrabă, am putea spune acum, va contraataca.

Într-adevăr, anglo-canadienii înaintau spre sud destul de încet dar continuu. Statul major al lui Rommel era ţinut la curent cu

înaintarea aceasta atît pe cît o îngăduiau slabele mijloace de observaţie (nu exista observare aeriană), grăbind totodată pregătirea şi instalarea Corpului 2 blindat SS. În dimineaţa zilei de 29, cele 250 de tancuri şi cele 100 de auto-tunuri ale acestei mari unităţi fuseseră concentrate în apropiere de Evrecy. Blindatele aliate îşi continuaseră înaintarea dar, din punct de vedere tactic, pentru germani situaţia nu era proastă, tocmai datorită acestei înaintări: tot ceea ce trecuse de şoseaua Caen-Aunay putea fi interceptat printr-un atac din flanc.

Militarii Corpului 2 blindat SS erau luptători încercaţi, care văzuseră destule pe cîmpiile Rusiei şi în ţinuturile rîpoase ale Ungariei. Călătoria lor pe meleagurile Franţei, pe şosele începînd de la Paris, precum şi cele cîteva zile petrecute în împrejurimile oraşului Caen, adăugaseră experienţei lor de luptători una de ţintă pentru avioane. Nu văzuseră încă ce era mai rău.

În ziua de 29, ora 7 dimineaţa tancurile germane abia îşi părăsiseră adăposturile, pentru a intra în formaţii, cînd vînătorii-bombardieri s-au şi năpustit asupra lor. Exploziile au zguduit pămîntul, jeturile de flăcări ale rachetelor au ţîşnit asemenea unor raze ale morţii. Tancurile s-au risipit.

Apoi, în scurt timp, au reintrat în formaţie. Dar după alte cinci minute, vînătorii-bombardieri se înfiinţaseră din nou. Şi iarăşi tancurile s-au dispersat.

Toată dimineaţa s-a scurs în asemenea încercări şi de fiecare dată avioanele se întorceau. În tancuri, oamenii îşi ieşeau din fire. În cele din urmă, formaţiile s-au aflat de-a dreptul sub bombardament; tancurile înaintau în mijlocul exploziilor, prin nori de fum şi praf.

Au străbătut astfel cîteva sute de metri. Zguduirile pămîntului au devenit atunci şi mai cumplite, gheizerele de pămînt mai groase, mai înalte. Conductorii tancurilor vedeau cum li se deschidea în faţă pămîntul, cum se căscau cratere, în timp ce alte maşini de luptă se pomeneau strivite ca sub izbitura unui ciocan uriaş: cuirasatele britanice interveniseră încă o dată în bătălie, la limita maximă a posibilităţilor eficace de lovire a tunurilor lor de mare calibru.

Tancurile germane încă nestrivite şi necuprinse de flăcări, îşi urmau curajoase drumul prin cîmpul pustiu, pisat de proiectile.

Către jumătatea după-amiezii, peste o sută douăzeci erau scoase din luptă. Supravieţuitorii au văzut atunci căzînd asupră-le, primele proiectile care nu veneau din cer – erau cele trimise de tunurile antitanc britanice. Iar bombardamentul aerian nu contenea defel, nici cel al cuirasatelor. Formaţiile de tancuri germane au fost rupte, nu mai existau legături radio, nu mai puteau primi ordine. Contraatacul era zădărnicit, ţintuit, înainte chiar de a fi putut ajunge în apropierea blindatelor aliate. Noaptea, ultimele tancuri germane s-au retras.

A doua zi dimineaţa, şeful Biroului G 2 al Grupului 21 de Armate i-a raportat lui Montgomery:

— Germanii nu se socotesc bătuţi. Potrivit ultimelor observaţii aeriene şi informaţiilor pe care ni le-au dat agenţii rezistenţei franceze, ei grupează iarăşi tancuri în spatele frontului.

Montgomery studia harta. Degetul lui a poposit exact sub numele unui sat situat la încrucişarea a două drumuri: Villers-Bocage. Apoi l-a chemat la telefon pe Eisenhower. La un sfert de oră după aceea s-a luat o hotărîre care constituia o noutate absolută în război: hotărîrea de a folosi în cîmpul tactic bombardierele grele.

Villers-Bocage reprezenta un punct de joncţiune al axelor de aprovizionare germane. Blindatele inamice de întărire trebuiau să treacă în mod obligatoriu pe acolo. Era vorba de executarea într-un timp foarte scurt a unui bombardament menit să distrugă blindatele germane aflate în satul acesta de răspîntie şi să doboare casele. Astfel fluviul de tancuri menite să plece la atac avea să fie zăgăzuit. Blindatele aliate ar fi putut atunci, profitînd de efectul surprizei acestei lovituri de măciucă, să atace, la rîndul lor, din flancuri şi să străpungă frontul inamic.

Metoda folosită de aviaţie trebuia să fie cea a „bombardamentului în covor” (*carpet bombing*): să arunce, într-un minimum de timp, un număr maxim de bombe într-un spaţiu determinat.

Operaţia a avut loc în aceeaşi zi. Trupele britanice şi canadiene au văzut trecînd pe deasupra lor primul val de bombardiere grele Halifax şi Lancaster. Avioanele pierdeau din înălţime şi coborau în pantă lină spre satul care părea o jucărie aşezată între fagi şi meri. Un uruit formidabil a zguduit văzduhul,

care s-a umplut de fum şi praf. Bombardierele s-au îndepărtat; dar al doilea val şi-a şi făcut trecerea în vuiet de motoare. Neîntreruptă era succesiune de zguduituri. Operaţia a fost condusă cu rapiditate. Mii de tone de bombe au căzut pe răspîntia aceea. Totul s-a încheiat în douăzeci de minute.

Atunci, blindatele aliate au primit ordin să înainteze.

Tancurile din vîrful coloanei nu parcurseseră nici cinci metri, că proiectilele au şi început să cadă în plin peste ele. Trăgeau tunurile de pe tancurile germane. Cele aflate în Villers-Bocage la începutul bombardamentului fuseseră distruse, dar celelalte se răspîndiseră de o parte şi alta a răspîntiei, în cîmpul acela brăzdat de tufărişuri, de unde îşi şi trage numele regiunea: bocage – tufăriş. Răspîntia era blocată atît pentru blindatele aliate cît şi pentru cele germane, iar în jurul ei, inamicul rezista. Înaintarea-fulger nu era cu putinţă. Trebuia să înceapă o nouă luptă de tancuri şi din nou trebuia să se apeleze la vînătorii-bombardieri.

Aflînd rezultatul, Montgomery a declarat:

— Vreau să ocup oraşul Caen şi îl voi ocupa. Ştiu că germanii vor angaja în sectorul acesta tot ce vor putea. Strategic vorbind, cu atît mai bine. Voi face, la rîndul meu, ceea ce trebuie.

…La 29 iunie, dimineaţa, în timp ce tancurile Corpului 2 blindat SS se străduiau, sub bombardament aerian, să reintre în formaţie de luptă, Rommel se afla lîngă von Rundstedt, într-o maşină care alerga cu toată viteza pe o şosea din Bavaria, în direcţia Berchtesgaden.

Cu cîteva zile înainte, cei doi mareşali ceruseră o nouă audienţă lui Hitler. Socoteau că, în condiţiile actuale, nu mai era posibil să se continue apărarea frontului de vest.

Răspunsul nu sosise decît în ajun, seara (28 iunie):

„Veniţi imediat. Interzis a se lua avionul.“

Maşina gonise toată noaptea. La ora 11, călătorii păşiră peste pragul vestitului foişor alpestru.

— Führerul vă va primi la începutul după-amiezii, le-a spus generalul Schmundt, întîmpinîndu-i.

Cei doi mareşali au luat masa în tovărăşia unui aghiotant. Rommel se străduia să nu-şi arate dezamăgirea şi iritarea. Von Rundstedt contempla, visător, peisajul.

Prînzul s-a încheiat, timpul continua să se scurgă. Una, două,

trei ore. Hitler nu era de văzut. Cînd şi cînd generali ori aghiotanţi veneau să-i salute pe cei doi mareşali, discutau cu ei cîteva clipe, plecau. Nici o aluzie la audienţă. Ce să însemne toate astea? Orele se scurgeau mai departe. Rommel şi Rundstedt s-ar fi putut simţi în pielea soiului aceluia de solicitatori lăsaţi atît de mult să aştepte, încît pînă la urmă sînt chiar daţi uitării. Abia la ora 6 l-au văzut pe generalul Schmundt întorcîndu-se; părea stingherit:

— Führerul a fost foarte ocupat...

În timp ce intrau în salonul cel mare, von Rundstedt şi Rommel au înţeles că partida lor era grav compromisă: Hitler nu era singur. Îl înconjurau vreo zece militari, printre care Keitel şi Jodl, precum şi SS-işti. În faţa grupului acestuia, de cel puţin cincisprezece oameni, cei doi apărători ai frontului de vest au fost invitaţi, pe un ton glacial, să-şi expună obiectul vizitei.

Von Rundstedt a sugerat, cu cea mai mare diplomaţie posibilă, că obiectul era extrem de tehnic şi delicat, că ar fi poate mai bine ca discuţia să aibă un caracter particular.

— Nu, este inutil, a spus Hitler. De altfel, nici nu am timp.

Ca şi la Margival, von Rundstedt l-a invitat pe Rommel să ia el întîi cuvîntul, în calitate de comandant al frontului.

Cererile, asemenea celor de la Margival, erau următoarele: o mai mare autonomie, o mai mare libertate de manevră, o repliere la răsărit de rîul Orne, ajutorarea forţelor Armatei a XV-a (cea de la nordul Senei). Felul în care evolua situaţia dădea cererilor acestora un caracter de necesitate absolută. Rommel şi-a dezvoltat cu fermitate argumentaţia, dar cu mult calm. Von Rundstedt îl sprijinea. Hitler îşi şi arborase expresia de om sîcîit:

— Nu voi aproba niciodată războiul de mişcare pe care îl propuneţi! De altfel, dacă anglo-saxonii dispun de atîta aviaţie cum pretindeţi, nu puteţi duce un asemenea război. Trebuie să-l blocaţi pe inamic în capul său de pod, să-l hărţuiţi acolo, să-l epuizaţi. Folosiţi toate metodele de guerilă...

Rommel îi aruncă lui von Rundstedt o privire. Guerilă! Chiar şi numai cuvîntul acesta demonstra, într-un chip înnebunitor, pînă la ce punct şeful suprem nici nu avea măcar habar de caracterul luptelor din Normandia: guerilă împotriva acelui număr imens, de tunuri şi tancuri, împotriva norilor de avioane! În spatele mareşalilor din vest, ceilalţi militari cu grade mari ascultau

impasibili, doar unii dintre ei arătînd oarecare interes profesional...

— Chiar pentru apărarea în felul acesta, disperat, a terenului şi tot vom avea prea puţine efective peste cîteva zile, a spus Rommel.

— V-am trimis trei divizii blindate! Le-am chemat de pe frontul de răsărit!

— Sînt insuficiente. Trebuie să dispunem de Armata a XV-a.

Hitler a lovit, atunci, cu pumnul în masă:

— Niciodată! Nu vreau să las descoperit Pasul Calais. Nu vreau să descopăr toate fronturile, ca să vă satisfac vouă cererile. Puteţi rezista cu ceea ce aveţi şi asta nu va cere decît puţină vreme. Faţa războiului se va schimba curînd.

Hitler s-a ridicat de pe scaun şi a început să umble bodogănind. După ton, după primele cuvinte, von Rundstedt şi Rommel înţeleseseră că şeful suprem al armatelor germane lăsa, încă o dată, să vorbească în locul său profetul: noi arme, minunate, aveau să pulverizeze Anglia şi poate că nu numai atît; în scurt timp, succesele militare de pînă acum ale aliaţilor nu aveau să mai slujească la nimic, oriunde se vor găsi vor fi nimiciţi. Victoria trebuia să fie o victorie totală.

Hitler repeta cuvintele victorie totală, cu exaltare.

— Nu putem crede într-o victorie totală, a spus Rommel. Germania este redusă la o defensivă disperată pretutindeni. Bombardamentele aliate ne vor lipsi, curînd, de tot materialul de război. Fireşte, ne mai putem apăra peste tot cu înverşunare. Dar răgazul astfel obţinut nu trebuie irosit inutil. Trebuie folosit pentru a se pune capăt războiului din vest. Trebuie să încercăm să obţinem pace în vest şi să ţinem frontul din est.

Cuvintele acestea au căzut într-o linişte cumplită. Nimeni nu-i vorbise vreodată astfel lui Hitler, cel puţin în public. Toţi cei de faţă îşi îndreptaseră privirile spre führer care, la rîndul său, îl privea pe Rommel cu o expresie violent ostilă, aproape duşmănoasă.

Cel care a rupt tăcerea a fost von Rundstedt. Şi din nou îl aprobă şi îl sprijini în spusele sale pe Rommel. Cei doi mareşali din vest îşi implorau literalmente şeful suprem să deschidă ochii asupra situaţiei generale din Germania şi să pună capăt

războiului. Hitler îi asculta fără să răspundă. La sfîrşit a înălţat din umeri:

— Totul ar merge mult mai bine dacă aţi consimţi să luptaţi mai bine.

După asemenea cumplit de nedrepte cuvinte de încheiere von Rundstedt şi Rommel au fost nevoiţi să părăsească încăperea. Primul era cel mai vechi dintre mareşalii germani; celălalt, cel mai popular, un fel de erou naţional. Hitler nici nu-i chemase măcar la masa lui în jurul căreia se aflau totuşi destul de mulţi, arătîndu-le, cu brutalitate, că nu putea să le dăruiască mai mult timp decît atît. Au plecat în aceeaşi seară.

A doua zi Keitel a telefonat de la Berlin lui von Rundstedt, ca să întrebe ce se mai ştia despre contraatacul blindatelor germane.

— A eşuat, a spus von Rundstedt. A fost dezarticulat sub loviturile aviaţiei şi artileriei aliate. Am pierdut o sută cincizeci de tancuri.

— Dar Cherbourg?

— Dinspre partea aceea nu poate interveni ceva nou. Acolo se găsesc americanii.

Glasul lui Keitel păru dintr-odată disperat:

— Ce o să ne facem? într-adevăr, ce o să ne facem?

Von Rundstedt tăcu vreme de cîteva clipe, după care, cu glas rece, impasibil:

— Ce o să faceţi? Pace, turmă de idioţi! Ce altceva s-ar putea face?

Şi, calm, a pus receptorul în furcă.

A doua zi, o maşină a Marelui Cartier General de la Berlin a sosit la Saint-Germain. Ofiţerul care a coborît din ea era locotenent-colonelul Bormann, al doilea aghiotant al lui Hitler. Introdus la von Rundstedt, el i-a spus că era însărcinat să-i remită, din partea führerului, o nouă distincţie: frunzele de stejar ale Crucii de fier.

— Am şi o scrisoare de la führer, a adăugat el.

Scrisoarea îl vestea pe von Rundstedt că era eliberat din funcţia sa de comandant, „din motive de sănătate”.

Peste două zile, von Rundstedt s-a dus la La Roche-Guyon, pentru a-şi lua rămas bun de la Rommel.

— La urma urmei, i-a spus el, sînt un om bătrîn. Nu sînt supărat că nu voi avea de trăit la un post de comandă teribila catastrofă care se pregăteşte.[1]

Înlocuitorul lui, mareşalul von Kluge, a apărut la postul de comandă al lui Rommel, la La Roche-Guyon, în ziua de 5 iulie. În vîrstă de şaizeci şi unu de ani, scund, spătos, dar palid, jucînd rolul omului dur, pentru a-şi ascunde emoţia pe care se împotrivea să şi-o mărturisească pînă şi sieşi. Un militar foarte capabil, dar mai puţin fericit decît von Rundstedt: comandase un Grup de armate în Rusia.

Înainte de a-l trimite în Franţa, Hitler îl ţinuse departe de lume, vreme de două săptămîni, la Berchtesgaden, convingîndu-l că în vest totul mergea prost din vina celor doi mareşali. Von Kluge a început deci prin a adresa lui Rommel un fel de mic discurs pregătit, în care expunea teoria aceasta şi în care sublinia ideea că Rommel nu se mai bucura de întreaga încredere a führerului din cauza pesimismului şi a individualismului său, într-adevăr excesive. Şi a spus în încheiere:

— Dumneata, mareşale Rommel, trebuie să-mi dai de aci înainte ascultare deplină. Aşa te sfătuiesc!

— Nu cumva eşti puţin nebun? l-a întrebat Rommel.

Replicile „înfocatei discuţii” care a urmat nu se cunosc textual, întrucît von Kluge l-a rugat în clipa aceea pe şeful de stat major al lui Rommel să iasă din încăpere. Dar glasurile au fost auzite. Şi s-a ştiut după aceea că Rommel îi ceruse lui von Kluge să retracteze, în scris, spusele de la început şi să raporteze Berlinului discuţia.

— Te sfătuiesc să nu faci nici o apreciere privitoare la situaţia din vest înainte de a fi dobîndit o experienţă personală în problema aceasta, a adăugat Rommel. Dacă vrei, vom organiza de îndată prima dumitale inspecţie pe front.

Von Kluge a pornit în inspecţie la 6 iulie. Cînd s-a reîntors, după treizeci şi opt de ore, i-a prezentat pe loc lui Rommel scuzele sale:

— Totul este aşa cum mi-aţi spus. Am fost înşelat de către führer şi de către Keitel. În pofida tuturor informaţiilor pe care le

---

[1] A fost rechemat la comanda armatelor germane din vest, în septembrie 1944. În martie 1945, Hitler l-a îndepărtat pentru a treia oară (şi ultima).

primeşte, führerul trăieşte ca într-un vis. Cînd îl scoţi din el, ca să-i spui că ceva nu merge, caută imediat un ţap ispăşitor. Ar fi trebuit să bănuiesc toate astea, căci acelaşi lucru se întîmplă şi pe frontul de răsărit.

Cînd Montgomery, vorbind despre sectorul din Caen, a spus: „Şi eu voi face exact ce trebuie”, nu s-a lăudat. La 2 iulie 1944, aliaţii aduseseră pe pămîntul Normandiei aproximativ un milion de oameni, 171.500 vehicule şi aproape 600.000 tone de aprovizionări. Războiul de uzură din sectorul estic al frontului nu-i speria. Înaintarea spre Caen continua.

Divizia a 3-a canadiană şi-a început înaintarea în direcţia Carpiquet, în zorii zilei de 4 iulie, prin noroaie şi pe o ploaie intermitentă. Artileria zguduia pămîntul. Tancurile treceau primele prin cîmpuri, într-un vuiet de motoare. Infanteria le călca pe urme, desfăşurată în grupuri mici. Cînd exploda cîte un proiectil de-al inamicului, o jerbă de pămînt ţîşnea, apoi, imediat, se înălţa o coloană de fum. Uneori, cîte un tanc lovit începea să ardă. Flăcările galbene-roşii străluceau ciudat prin ceaţă şi ploaie; panglici de fum alb se desfăşurau topindu-se în văzduh. Alteori, exploda o mină, spulberînd pămînt. Dacă se traversa o cărare puteau fi văzuţi germani morţi culcaţi prin băltoace.

Peisajul purta urmele tirului de baraj din timpul nopţii. Se trecea pe lîngă ferme şi case prăbuşite, fără acoperişuri, dintre care unele mai ardeau. Cîmpurile erau ciuruite de pîlnii. Ori de cîte ori trupele tăiau un drum ori mergeau de-a lungul lui scurtă vreme, erau nevoite să ocolească carcase răsucite de maşini şi camioane calcinate. Alte camioane erau doar răsturnate, iar încărcătura revărsată în jur: bidoane, cutii de tablă sau lăzi din carton rupte, din care ieşeau documente militare, teancuri de corespondenţă. Morţii fuseseră ridicaţi din mijlocul drumului şi depuşi pe iarbă, la marginea drumurilor.

Dintr-odată, mai multe tancuri germane au ţîşnit dintr-un pîlc de arbori, vreo cinci sau şase, urmate de infanterişti care alergau prin spatele copacilor şi ale gardurilor vii. Tunurile antitanc canadiene începeau să tragă furioase, unul sau două tancuri germane se opriră, altele continuau, înaintînd uneori pînă la o distanţă mai mică de un kilometru. Arteziene de pămînt ţîşneau

pretutindeni. Apoi oamenii auzeau pe deasupra capului bubuitul vînătorilor-bombardieri. Cîtă uşurare! Nu se aşteptaseră la ajutorul acesta pe o asemenea vreme.

Tancurile germane nu se mai vedeau – doar o masă de fum şi pămînt răscolit, străbătută de fulgerele rachetelor. Cînd vîntul împrăştia fumul, tancurile puteau fi văzute din nou: răsturnate, turtite, muşcate de flăcări. Cele neatinse se îndepărtau. Contraatacul fusese respins.

Înaintarea aceasta era întretăiată de halte; nu era deloc rapidă. Oprirea se făcea în apropierea cîte unui cătun din care ţîşnea focul tunurilor şi automatelor. Infanteriştii se adăposteau în spatele gardurilor vii. Tancurile înaintau mai încet trăgînd asupra caselor...

„La 7 iulie, am cerut ajutorul Comandamentului aviaţiei de bombardament pentru sprijin apropiat în înaintarea spre Caen, a scris Montgomery. Pentru cele trei divizii de atac, planul consta în a converge spre Caen, a curăţa cea mai mare parte a oraşului la vest de rîul Orne şi a ocupa podeţele de peste rîu. Bombardamentul preliminar trebuia să distrugă poziţiile defensive şi poziţiile de artilerie inamice şi să izoleze trupele germane din linia întîi de spatele frontului. Bombardamentul trebuia să aibă loc chiar înainte de asalt, dar prevederile meteorologice nefavorabile au modificat planul: avioanele au fost trimise asupra obiectivelor în ziua de 7 iulie, între 21,50 şi 22,30.

Caen mai suportase un bombardament dur în ziua de 6 iunie. La 7 iulie, în cincizeci de minute, 2.200 de bombardiere grele au aruncat 7.000 tone de bombe asupra oraşului şi a împrejurimilor sale. La bombardament a participat şi artileria cuirasatelor.

Atacul terestru a început în ziua de 8 dimineaţa. În seara aceleiaşi zile tancurile şi blindatele Diviziei 3 canadiene au ajuns la porţile vestice ale oraşului Caen. În dimineaţa de 9 iulie, oraşul a fost din nou bombardat. Divizia a 3-a britanică a pătruns pe la nord-est, a ajuns în zona docurilor şi a făcut joncţiunea cu canadienii. Podurile de peste rîu erau fie distruse, fie blocate la extremităţi de grămezile pe care le formau ruinele. Germanii mai rezistau ferm pe malul estic al rîului Orne.

Bombardamentul din ziua de 7 se dovedise eficace în jurul

oraşului, căci distrusese o parte din blindatele germane ce se găseau acolo ca rezervă: au fost proiectate în pîlniile făcute de bombe, asemenea unor jucării. Dar, aşa cum au explicat numeroşi corespondenţi de război britanici şi americani, cu deosebire generalul-maior J.F.C. Fuller în *The Second World War*, toate bombele aruncate asupra oraşului în cursul celor trei atacuri aeriene şi care au făcut mii de victime au însemnat o acţiune zadarnică: germanii nu se aflau în Caen. Nu încercaseră deloc să rămînă în oraş şi să lupte acolo.

Între timp Montgomery lansase un nou ordin: „Un atac de ruptură împotriva liniilor germane la răsărit de Caen va avea loc de îndată ce forţele noastre se vor fi regrupat. Va fi precedat de o pregătire de aviaţie".

Atacul a fost fixat pentru data de 18 iulie. Iată care a fost, de data aceasta, planul – cu totul inedit – al pregătirii de aviaţie.

În primul rînd, bombardierele grele aveau să arunce bombe explozive pe laturile exterioare ale spaţiului neted care ar arăta ca o bază de plecare a blindatelor aliate. Bombardamentul acesta trebuia să distrugă blindatele inamice ce ar fi putut interveni cu tunurile lor antitanc în flancurile dispozitivului de atac. Între cele două ziduri de bombe explozive, bombardierele mijlocii aveau să arunce bombe „antipersonal" cu fragmentaţie mare (fără să facă în pămînt cratere), pentru a interzice orice intervenţie pe bază. Apoi, tancurile aliate puteau să înainteze, protejate de un baraj mobil de artilerie.

În seara zilei de 17, vicemareşalul Aerului, Broadhurst a întrunit pe corespondenţii de război aliaţi spre a le expune următorul program:

— O mie de avioane „Lancaster" şi „Halifax" (britanice) vor începe treaba mîine în zori. Le vor urma apoi o mie cinci sute de „Fortăreţe" şi „Liberator", aparţinînd Armatei a VIII-a aeriană S.U.A., apoi şase sute de bombardiere mijlocii britanice şi americane; în sfîrşit, totalitatea vînătorilor-bombardieri ai Armatei a IX-a aeriană S.U.A. şi ai Armatei Aeriene tactice britanice. Veţi asista la cea mai puternică concentrare aeriană realizată pînă astăzi în vederea sprijinirii unui atac terestru. Vor fi aruncate douăsprezece mii de tone de bombe, din care cinci mii în patruzeci şi cinci de minute. Totodată, înainte de atac, va avea loc

un puternic bombardament naval.

Aşa s-a şi întîmplat. Fenomenalul bombardament al zonei de plecare la atac a constituit, fără îndoială, un spectacol fără precedent în istoria războiului terestru. Cele două flancuri ale pistei prevăzută a fi folosită de către tancuri a fost transformată în lungi spaţii lunare, în care nu mai putea fi recunoscut, într-adevăr, nimic, din care orice viaţă vegetală dispăruse. Însăşi pista a fost măturată de miile de explozii ale bombelor brizante. Iar mult mai în faţă, proiectilele cuirasatelor stăvileau orice concentrare germană în vederea vreunui contraatac…

Tancurile aliate au început a înainta, precedate de perdeaua de proiectile mai uşoare ale artileriei terestre.

S-au pomenit, atunci, sub focul lateral al tunurilor antitanc germane.

Organizatorii formidabilei pregătiri prevăzuseră totul, în afară de remarcabila mobilitate a blindatelor germane. Acestea nu se găsiseră sub bombardamentul devastator, care nu distrusese decît puţine dintre ele. Se îndepărtaseră în mare viteză de zona bombardată, aşteptaseră sfîrşitul potopului, şi cu îndrăzneală şi abilitate, se întorceau la fel de repede, pentru a trage în flancurile a sute de tancuri şi vehicule britanice care traversau cîmpia.

Cele doua divizii germane (divizia 16 terestră a Luftwaffe-i şi 21 blindată) care luaseră poziţie în axul atacului aliat nu au putut să reziste bombardamentului naval prealabil şi nici loviturii de berbece a primelor tancuri aliate. Dar blindatele aliate au trebuit să întoarcă şi să se distanţeze între ele, pentru a face faţă atacurilor din flancuri, cu deosebire celui dat de Divizia 1 blindată SS „Adolf Hitler“.

Germanii îşi aruncau în acţiune toate forţele disponibile, blindate şi infanterie. Reîncepea bătălia de poziţie pe care Montgomery voise să o evite. Aceasta avea să dureze aproape patru zile. Aliaţii angajaseră cinci divizii de infanterie, trei divizii blindate, trei brigăzi blindate independente – mai mult de o mie de tancuri pe un spaţiu de cîţiva kilometri. În ziua de 18, aproape 200 de tancuri aliate au fost scoase din luptă. În timpul nopţii, pe cînd luptătorii tereştri uitaseră chiar şi de existenţa Luftwaffe-i, vreo cincizeci de avioane germane au venit să arunce bombe asupra blindatelor britanice. Acţiunea nu avea să se mai repete,

îndeosebi pentru motivul că a doua zi vremea proastă a limitat posibilităţile de zbor şi a făcut imposibil orice bombardament. Aceasta însemna că aviaţia tactică aliată nu putea sau aproape nu putea interveni. Soldaţii de pe blindatele germane, scăpaţi de temutul inamic aerian, luptau cu înverşunare. Mai puţin numeroşi, aveau să cedeze teren încet-încet.

Ploua în continuare, toată cîmpia din jurul oraşului Caen s-a preschimbat într-o mare de noroi în care tancuri şi vehicule, aliate sau germane, abia puteau înainta. Bătalia deveni din ce în ce mai lentă. În sfîrşit, încetă. Trupele lui Montgomery nu înaintaseră decît şapte kilometri.

Armata I americană, care trebuia să străpungă flancul de vest, se afla sub comanda generalului Bradley.

Numele Bradley este neînchipuit de răspîndit în regiunea Missouri. De aceea, mama micuţului Bradley, care s-a născut la 12 februarie 1893 la Clark (Missouri), a vrut să-i dea un prenume deosebit: i-a zis Omar. Omar Nelson. Prenumele acesta constituie, fără îndoială, singura notă excentrică ce s-ar putea desluşi în personalitatea generalului. Simplu, modest şi chiar voit şters, avea mai degrabă aerul unui profesor universitar sau al unui medic decît al unui militar, îndeosebi cînd purta ochelari. Cariera sa de ofiţer de infanterie care a absolvit West Point [1]-ul nu oferă nici un episod ieşit din comun, pitoresc. Nu a făcut parte din corpul expediţionar american în timpul primului război mondial. În 1942, el comanda Divizia 28 infanterie americană în tabăra Livingstone din Louisiana. Cînd aliaţii au debarcat în Africa, el a luat comanda Armatei a V-a americane, la care fuseseră ataşate unităţi uşoare mobile din fosta armată colonială (goum) şi ale corpului de voluntari francezi al generalului Magnan. Apoi Eisenhower i-a încredinţat comanda primei componente americane (Armata I) care trebuia să ia parte la operaţia „Overlord.“ Se pare că Eisenhower s-a înţeles totdeauna bine cu el. Competenţă, energie, calm imperturbabil – iată cuvintele pe care le folosea vorbind despre Bradley. Se înţelege că-i aprecia şi rezerva, respectul ierarhic.

Omar N. Bradley nu fuma, bea moderat. Nu vorbea nici o

[1] Principala (şi vestita) şcoală militară de ofiţeri a armatei S.U.A.

limbă străină. Cartea sa preferată era *Ivanhoe*: o recitea o dată pe an. Era membru al congregaţiei religioase Christian Church, mason, democrat. Personalitatea sa nu prea proeminentă nu-l împiedicase să devină un personaj de prim plan în Statele Unite, căci, acţionînd discret, nu pierdea niciodată din vedere ceea ce dorea să obţină.

La 30 iunie, Bradley i-a spus lui Eisenhower:

— Priviţi harta. Peninsula Colentin, dacă o cercetăm din punctul de vedere al strategiei blindatelor, este în realitate un fel de insulă. O zonă mlăştinoasă o desparte de restul ţării: mlaştina rîului Vire, mlaştina Gorges şi, aici, la vest, mlaştina din comuna Saint-Sauveur-le-Vicomte. În ce ne priveşte, nu poate fi vorba să începem marea noastră ofensivă din zona aceasta mlăştinoasă. Mai întîi trebuie să ne stabilim pe linia: Lassay-Périers-Saint-Lô. De acolo vom putea ataca cu toate forţele şi străpunge.

Mişcarea spre linia cea mare a ofensivei a început la 4 iulie. În timp ce în est Montgomery lovea zdravăn în articulaţia de la Caen, americanii înaintau pe două şosele: La Haye-du-Puits-Lessay şi Carentan-Périers. Înaintarea s-a dovedit lentă şi grea. Totuşi, din pricina terenului, de un fel anume, fizionomia luptelor din sectorul acesta a fost cu totul diferită de cea a bătăliilor de la Caen. Mărturia unui ofiţer din Corpul 8 american ne dă o idee destul de precisă despre acest lucru:

„În ţinutul acesta bătrîn, cîmpia se împarte într-o infinitate de cîmpuri foarte mici, despărţite prin garduri vii înrădăcinate în taluzuri mai înalte de un metru. Asta vrea să spună că artileria noastră divizionară nu ne putea sluji, la nimic, că nemţii găseau în spatele acestor garduri vii poziţii de apărare excelente, că, în sfîrşit, părăsind şoselele sau drumurile, pentru a ataca una din poziţiile acestea germane, tancurile noastre se aflau pe loc într-o postură de-a dreptul ridicolă: ridicate aproape vertical în faţa gardului viu, descoperindu-şi pîntecele vulnerabil în care germanii se şi apucau să tragă şi deci incapabile, în poziţia aceasta, să se slujească de tunurile lor. Asta confirmă că nici tancurile nu ne-au susţinut, mai ales la început.

Apoi, ne împotmoleam adesea în mlaştini nesfîrşite şi eram siliţi să traversăm cursuri de apă, mici, dar foarte stînjenitoare, în timp ce, ascunşi, germanii trăgeau în noi. Situaţia se asemăna cel

mai ades cu luptele împotriva Pieilor Roşii decît cu un război modern. Şi, pentru a pune capac la toate, aproape în fiecare zi vremea era detestabilă, astfel că aviaţia noastră tactică nu putea nici ea să ne ajute. De altfel, cum ar fi putut deosebi grupurile noastre mici, care înaintau de-a lungul acelor garduri vii, de micile grupuri germane ascunse?

Cîteva lupte au fost într-adevăr extrem de aspre. În faţa localităţii La Haye-du-Puits am fost opriţi patru zile. Germanii luptau bine. Unul dintre prizonierii făcuţi de noi ne-a repetat ceea ce colonelul care îi comanda regimentul explicase soldaţilor săi: Anglia era cumplit de răscolită de bombele V1, douăsprezece mii de englezi fuseseră deja ucişi. Şi în tabăra noastră circulau zvonuri extravagante, la scornirea cărora însă ofiţerii noştri nu aveau nici o contribuţie, ca de pildă: Hitler a murit, inamicul a fost nimicit pe frontul de răsărit, iar englezii înaintau atît de repede încît trebuiau să rechiziţioneze autobuzele ca să poată transporta infanteria, Hitler nu a murit, dar cere pace... Una dintre ştirile false care a produs agitaţia cea mai mare a fost aceea care a străbătut, pînă să ajungă la noi, întreg frontul – am ştiut abia după aceea – ştire potrivit căreia în pivniţele unui castel luat germanilor s-ar fi găsit tot coniacul, care, la ordinele lui Eisenhower, a fost distribuit soldaţilor, cîte o sticlă de om. Amăgiri de soiul acesta îi mai făceau pe soldaţii noştri să uite, pentru o clipă, vremea scîrboasă, terenul dificil şi lupta împotriva unui inamic mult prea adesea invizibil.

Puţin mai tîrziu, am văzut oprindu-se tancuri Sherman, care aveau fixate în partea din faţă două lame puternice din oţel tăios: lamele acestea erau menite a tăia gardurile vii şi, într-adevăr, le tăiau foarte bine. Tancul putea trece astfel dintr-un cîmp într-altul menţinîndu-se aproape orizontal, iar partea cea mai nostimă era că ducea apoi cu sine, în faţă, vegetaţia tăiată care îi servea astfel de camuflaj. Invenţia aceasta se datora, zice-se, unui sergent american pe nume Collins.“

La 15 iulie, Armata I americană atinsese aproape linia determinată de generalul Bradley, deşi nici Lessay, nici Périers, nici Saint-Lô nu fuseseră încă cucerite. Saint-Lô a fost ocupat la 19 iulie, după un atac dat de două divizii. Dar vremea, care se menţinuse aproape încontinuu urîtă, a devenit atunci de-a dreptul

groaznică, exact ca în sectorul Caen, cu aceleaşi neajunsuri atît pentru blindate cît şi pentru aviaţie. Avea să se mai scurgă o săptămînă pînă la pornirea marii ofensive de străpungere.

La 15 iulie, Rommel a dictat un memorandum de trei pagini dactilografiate, destinat lui Hitler. Iată cîteva extrase din textul acela:

„Situaţia pe frontul din Normandia devine din ce în ce mai grea; ea tinde spre o criză gravă. Dată fiind asprimea luptelor, materialul extraordinar de puternic angajat de adversar, eficacitatea armei aeriene inamice, stăpînă absolută a zonei de luptă, pierderile noastre sînt atît de ridicate încît capacitatea combativă a diviziilor este pe cale să descrească rapid... În faţa a 97.000 de oameni pierduţi (2.360 ofiţeri, printre care 28 de generali şi 354 comandanţi de unităţi) nu am primit decît o întărire de 6.000 oameni... Pierderile de material sînt şi ele extrem de ridicate..."

„În ce priveşte trimiterea de întăriri, a devenit atît de precară din cauza distrugerii reţelei feroviare şi a intervenţiei aviaţiei inamice pe şosele şi drumuri, încît nu putem face să parvină pe frontul din Normandia noi forţe vrednice de acest nume. Dimpotrivă, noi efective şi cantităţi de material afluiesc zi şi noapte pe frontul advers..."

În condiţiile acestea trebuie să ne aşteptăm ca, foarte curînd, peste două-trei săptămîni, inamicul să străpungă frontul nostru atît de slab, pătrunzînd în adîncul teritoriului francez. Consecinţele vor fi incalculabile."

Recitindu-şi textul dactilografiat, Rommel a adăugat la sfîrşit, cu mîna: „Sînt silit a vă ruga să trageţi din această situaţie concluzii imediate [1]. În calitatea mea de cumandant-şef al Grupului de Armate, am datoria să vă spun deschis lucrul acesta." Şi a semnat: Rommel, feldmarschall.

Apoi a încredinţat şefului său de stat major mesajul, ordonîndu-i să-l facă să ajungă la führer pe cale ierarhică, adică prin intermediul lui von Kluge, comandantul-şef din vest. După

[1] După unii istorici, Rommel ar fi scris: „consecinţele politice". Hans Speidel, şeful său de stat major, asigură că nu figura cuvîntul politic: „consecinţă spunea totul." Se pare că originalul documentului a dispărut după arestarea lui Rommel.

care a exclamat:

— I-am dat ultima şansă. Dacă nu vrea să tragă învăţăminte, vom acţiona!

Von Kluge – acelaşi von Kluge care cu două săptămîni înainte venise la La Roche-Guyon, vociferînd şi acuzîndu-l pe Rommel de pesimism excesiv – a trimis textul-ultimatum, însoţit de o scrisoare în care declara anume: Vă trimit alăturat un raport al mareşalului Rommel... „În urma unor lungi discuţii cu comandanţii responsabili ai diferite fronturi, îndeosebi cu şefii S.S., am ajuns la concluzia că mareşalul Rommel avea din nefericire dreptate...” Von Kluge scria rîndurile acestea la 21 iulie. Vorbea de Rommel la imperfect, pentru că în momentul acela comandantul Grupului de Armate B nu mai era în stare să-şi exercite funcţia. Evenimente groaznice, senzaţionale se desfăşuraseră între timp.

La 17 iulie, către ora 18, Rommel se reîntorcea dintr-o inspecţie de pe front, însoţit de doi ofiţeri din statul său major. O formaţie de vînători-bombardieri aliaţi i-a zărit maşina pe drumul ce leagă Vimoutiers de Livarot şi coborînd, a mitraliat-o. Şoferul, grav rănit, a scăpat volanul, iar maşina s-a izbit de un copac, a făcut un salt şi s-a prăbuşit într-un şanţ.

Mareşalul Rommel, aruncat în apropierea maşinii, zăcea pe pămînt. Îşi pierduse cunoştinţa, acoperit de sîngele ce ţîşnea din numeroasele răni ale feţei, din ochiul stîng mai ales şi de la gură. Părea să fi fost lovit la tîmplă. Nu şi-a revenit nici după ce a fost dus la loc sigur. Totuşi, nu murise. Îngrijit la spitalul din Bernay, a fost transportat după cîteva zile la profesorul Esch, în Vésinet.

În ziua de 19, seara, mareşalul von Kluge a sosit la La Roche-Guyon, pentru a lua personal comanda Grupului de Armate B, în timp ce generalul Blumentritt rămînea provizoriu la Saint-Germain. La 20 iulie dimineaţa, von Kluge a plecat în inspecţie pe front. În aceeaşi zi, la ora 17, Hans Speidel a primit la La Roche-Guyon un telefon de la Blumentritt:

— Hitler a murit. Generalul Beck a preluat comanda supremă.

Peste un ceas, posturile de radio germane anunţau că Hitler scăpase tocmai de la un atentat. Von Kluge a aflat aceasta tocmai cînd se reîntorcea. Seara, Hitler a vorbit el însuşi la radio:

— Providenţa m-a ferit de rău într-atît de bine, încît pot continua să lucrez la marea operă a victoriei.

Istoria complicată a conjuraţiei şi a atentatului nereuşit împotriva lui Hitler nu va fi relatată în această istorisire. I-am consacrat un capitol într-o altă carte de a mea: „Agonia Reichului”.[1] Aici nu voi reda decît foarte pe scurt drama, pentru a arăta incidenţa ei asupra războiului din vest în iulie 1944.

După ce şi-a redactat mesajul-ultimatum către Hitler, Rommel spusese şefului său de stat major: „I-am dat ultima şansă. Dacă nu vrea să tragă învăţăminte, vom acţiona.” Rommel îi putea vorbi astfel lui Hans Speidel, întrucît, ca şi acesta, făcea parte din complot. Rommel nu era decis să-l suprime pe Hitler, ci să-l facă să nu mai poată acţiona – să nu mai poată dăuna, gîndea el. Din februarie 1944 se afla în legătură cu conjuraţii militari şi civili care socoteau că, după ce Hitler va fi îndepărtat într-un fel sau altul, Rommel ar putea fi singurul om, în acelaşi timp popular în ţara sa şi destul de stimat de Aliaţi, pentru a prelua puterea şi a obţine pacea.

De cînd luase comanda, şeful Grupului de Armate B pregătise şi totodată condusese lupta din vest, continuînd să participe la complot. Ultimatum-ul său din 15 iulie marca, în cugetul său, capătul unei duble acţiuni: prin răspunsul său, Hitler avea să decidă el însuşi urmarea. Gloanţele vînătorilor-bombardieri eliminaseră cu brutalitate pe cel care conjuraţii îl voiau ca şef.

Totuşi, complotul urzit nu mai putea fi oprit, mecanismul fusese declanşat. La 20 iulie, Hitler a prezidat o conferinţă militară la Rastenburg, în Prusia orientală, într-un adăpost betonat. În ultima clipă, a hotărît să ţină conferinţa într-un pavilion din lemn, învecinat. Bomba pregătită a fost depusă acolo. A explodat. Dar explozia, care ar fi fost fără îndoială aducătoare de moarte pentru cei aflaţi în adăpostul betonat, a zburătăcit acoperişul casei din lemn, astfel că Hitler a fost doar rănit. Timp de cîteva ceasuri, conjuraţii l-au crezut mort şi au pus în aplicare primele măsuri prevăzute în caz de succes. Rezultatul erorii lor avea să fie o sîngeroasă cascadă de execuţii şi sinucideri, urmată multă vreme de alte arestări şi execuţii.

La 20 iulie, către ora 19, generalul Heinrich von Stülpnagel,

[1] Vezi partea a doua a volumului de faţă (n. red.).

comandant-şef în Franţa [2], s-a prezentat la La Roche-Guyon, însoţit de trei ofiţeri, printre care şi generalul Blumentritt.

— L-am arestat pe generalul Oberg, şeful S.S. şi întreg personalul nazist, i-a spus el lui von Kluge.

Acesta a sărit ca ars:

— Cum, nu ştii că Hitler nu a murit?

— Ştiu că atentatul a dat greş. Dar acţiunea continuă. Beck a luat comanda. Revolta mai poate reuşi, dacă acţionaţi. Puteţi încheia imediat războiul în Vest, la nevoie capitulînd.

— Imposibil. Asta n-ar sluji la nimic.

Von Kluge era la curent cu complotul, dar fără să fi participat la el. Odată Hitler eliminat, ar fi trecut în tabăra conjuraţilor. Se gîndea că acum totul eşuase, că a continua rebeliunea ar fi o nebunie. Heinrich Stülpnagel a încercat zadarnic să-l facă să-şi schimbe părerea.

— Trebuie să te reîntorci la Paris, să-i eliberezi pe Oberg şi pe SS-işti, a spus von Kluge. Este un ordin.

Totuşi, i-a reţinut pe vizitatori la cină. Masa luată la lumina feştilelor (bombardamentele întrerupseseră curentul), s-a desfăşurat într-o tăcere sinistră. După aceea, von Stülpnagel a luat drumul Parisului.

În aceeaşi noapte, a fost destituit de la comanda sa şi chemat la Berlin prin telefon „pentru raport”. A părăsit Parisul la 21 iulie dimineaţa. În apropiere de Verdun a ordonat oprirea maşinii, a coborît şi şi-a tras un gloate în cap. Nu a izbutit decît să-şi piardă vederea. A fost transportat la spitalul din Verdun, unde o operaţie făcută urgent i-a redat vederea unui ochi. În timp ce îşi revenea din anestezie, înainte de a-şi fi recăpătat cunoştinţa, a strigat de mai multe ori numele lui Rommel. Ofiţeri ai Gestapoului l-au dus la Berlin. Pentru el drama nu se încheiase – nici pentru alţii, după cum vom vedea.

---

[2] Karl Heinrich von Stülpnagel, general de armată, comandant-şef în Franţa în 1943 şi 1944. A nu-l confunda cu Otto von Stülpnagel, comandant-şef în Franţa între 1940-1942, care s-a spînzurat în celula de la Cherche-Midi, în timp ce se judeca procesul său, în februarie 1946 (n.a.).

XIX

STRĂPUNGEREA

În timp ce se desfăşura bătălia Normandiei, plămădită din plecări hotărîte şi opriri bruşte, din cumplite bombardamente aeriene, din dueluri de artilerie, bătălii de tancuri şi ambuscade de infanterie, totul încheindu-se printr-o înceată înaintare a aliaţilor, ampla mişcare a consolidării armatelor britanice nu înceta nici o secundă. Navele de transport, cargourile şi L.S.T.-urile debarcau continuu noi divizii şi material pe cheiurile portului Cherbourg şi anume pe cele curăţate mai întîi, pe debarcaderele portului artificial de la Arromanches, la Courseulles şi Porten-Bessin şi chiar pe anumite plaje de asalt amenajate, organizate, ca să zicem aşa reconstruite. Alte convoaie traversau neîncetat Canalul Mînecii, venind din Anglia. Nici pe pămîntul Regatului Unit mişcarea nu contenea; unele după altele unităţile primeau ordin să plece şi se puneau în mişcare: zonă de concentrare, tabără de triere, tabără de îmbarcare.

Ordinul de plecare a sosit la Cartierul general al Armatei a III-a americane în ziua de 3 iulie. Statul major trebuia să părăsească a doua zi Salisbury şi s-o pornească în direcţia coastei de sud. După ce a citit mesajul, generalul comandant al Armatei a III-a i-a adunat pe ofiţeri şi le-a spus:

— Domnilor, a sosit în sfîrşit momentul pe care l-am aşteptat atît de mult şi pentru care ne-am instruit atîta vreme. Mîine plecăm la război. Vă felicit. Şi vă prezic că numele voastre şi numele Armatei a III-a vor rămîne în Istorie – sau în listele Biroului de decese. Mulţumesc. Noapte bună.

Bărbatul care se exprima astfel era generalul George A. Patton.

Patton şi-a frînt gîtul într-un accident de maşină, în Germania, la 9 decembrie 1945. Paralizat aproape în întregime, el a murit după unsprezece zile, la 60 de ani. A fost înmormîntat în cimitirul militarilor americani, la Hamm, în Luxemburg, pe drumul istoric al Armatei a III-a spre victorie.

Dintre şefii militari americani, singurul mai admirat a fost Mac Arthur, dar cel mai atacat, Patton. Din toate mărturiile fizionomia lui apare atît de vie, încît şi astăzi îţi este greu să-ţi închipui că a murit şi să vorbeşti de el la trecut. Revezi parcă pe bărbatul înalt şi chipeş, cu înfăţişare, atletică, în pragul a şaizeci de ani, cu părul argintiu, tăiat scurt, cu expresie virilă şi voit marţială, cu ţinută impecabilă: chiar şi în toiul bătăliei uniforma lui părea scoasă de la călcătorie, curelele lustruite, casca strălucitoare; dacă îşi descoperea vreo pată de noroi, generalul se schimba de îndată ce ajungea la cartierul său general; totdeauna înmănuşat, sau cu mănuşile în mînă. Şi să nu uităm, mai cu seamă să nu uităm cele două faimoase pistoale cu pat încrustat, aceste două arme preţioase prinse de centură pînă şi la recepţiile mari, pînă şi în faţa regelui la Buckingham Palace.

Sosit pe pămînt francez, Patton s-a adresat astfel trupelor sale:

— Americanilor le place să lupte, e în tradiţia lor. Toţi americanii adevăraţi iubesc agitaţia şi vuietul bătăliei. Vă aflaţi aici, astăzi, pentru trei motive: în primul rînd, pentru a vă apăra căminul şi pe cei ce vă sînt dragi; în al doilea rînd din respect pentru dumneavoastră înşivă, întrucît n-aţi dori să fiţi nicăieri în altă parte într-un asemenea moment; în al treilea rînd pentru că sînteţi bărbaţi adevăraţi şi pentru că bărbaţii adevăraţi iubesc lupta. Americanii joacă pentru a cîştiga. America n-a pierdut şi nu va pierde niciodată un război, pentru că însăşi ideea de a pierde este insuportabilă unui american.

Patton nu făcea probabil nici un efort pentru a găsi cuvintele şi tonul cu care îşi rostea proclamaţiile; toate acestea le gîndea cu adevărat; americanul despre care vorbea era el însuşi.

Se născuse într-o fermă, la San Gabriel, în California, la 11 noiembrie 1885. Şcoala a făcut-o la Pasadena, după care a intrat la Institutul militar din Virginia. Elev slab, student slab, era stăpînit de două pasiuni: bărcile cu pînze – devenise cîştigător la regate – şi sportul în genere. La Jocurile Olimpice din 1912 de la Stockholm, la terminarea cursei de cros de patru mii metri a pentatlonului, cîştigătorul, un suedez, a făcut un efort atît de mare încît s-a prăbuşit mort în faţa tribunei regale. Al doilea, care îl urma la cîţiva metri, nu s-a prăbuşit: era Patton. În ajunul finalei

a stabilit un nou record mondial la tir. Pentru ansamblul pentatlonului modern, care cuprinde tir, scrimă, natație, călărie și cros, el s-a clasat al cincilea din patruzeci și trei. Bun călăreț, el venise să studieze scrima în Franța, la Saumur.

În 1917 s-a îmbarcat pentru Franța, ca membru al statului major al lui Pershing [1], de unde a fost detașat pentru a urma noi cursuri, de data aceasta la Școala franceză de tancuri. După care a organizat comandamentul trupelor de tancuri americane și a luat parte, în calitate de comandant al brigăzii 304, la ofensiva de la Saint-Mihiel, din septembrie 1918. Grav rănit la o lună după aceea, în Argonne, a primit „Distinguished Service Cross" [2].

La reîntoarcerea sa în Statele Unite a redevenit un timp cavalerist, dar acum era evident faptul că rolul cavaleriei avea să-l ia blindatele: în 1940, generalul de brigadă Patton comanda Corpul 1 blindat. Își instruia subordonații să suporte temperaturi groaznice fără să bea, fără să mănînce, la Centrul de Instrucție pentru acțiuni în deșert, la Indio, localitate din California. El este cel care a comandat primul eșalon american debarcat pe coasta marocană la 8 noiembrie 1942. În Tunisia a condus în bătălie cel de al doilea Corp american; în Sicilia și în Italia, Armata a VII-a.

— Dacă vreți ca o trupă să lupte pînă la jertfire, spunea el ofițerilor săi, pășiți în fruntea ei, conduceți-o. O trupă este ca o macaroană, nu o poți împinge, trebuie să o tragi.

În numele acestui principiu venea foarte des în linia întîi sau, mai degrabă, în fruntea coloanelor sale. Pe scurt, era un soldat. Aprecierile lui Eisenhower privind calitățile sale de general erau acestea: „Un mare șef, specializat în exploatarea unei situații mobile" sau „Fin strateg, care a apreciat totdeauna, la justa ei valoare, rapiditatea în conducerea operațiilor". Patton avea să-și dovedească mai apoi virtuțile, cu prilejul contraatacului de la Bastogne, al ofensivei spre Rin, la Koblenz și în Sarre.

Cînd Eisenhower i-a încredințat Armata a III-a americană în cadrul operației „Overlord", Patton își dovedise deja însușirile în Africa, în Sicilia și în Italia, reputația sa de războinic valoros era stabilită nu numai în rîndurile militarilor, ci și în cele ale publicului.

---

[1] Comandantul corpului expediționar american, trimis pe frontul francez în primul război mondial.

[2] Decorație militară pentru acțiuni deosebite.

În acelaşi timp, îşi crease împotriva sa, încă de la data aceea, un val mare de nepopularitate şi fusese cît pe ce să ajungă în faţa Curţii Marţiale. Cînd numele său era rostit în faţa unor fete americane, aveau obiceiul să spună:

— Îl detest pe Patton. Loveşte soldaţii răniţi.

Patton este autorul „palmei care s-a auzit în lumea întreagă”, potrivit expresiei gazetarilor americani, şi nu ar fi cu putinţă să-i schiţezi portretul fără să aminteşti gestul acesta nefericit, care i-a marcat, cu siguranţă, cariera.

Lucrurile s-au petrecut în Sicilia, în august 1943. Patton vizita un spital. L-a întrebat pe un soldat care nu se vedea a avea vreo rană:

— De ce eşti spitalizat?

— Domnule general, cred că din cauza nervilor.

Cînd şi cînd, puteau fi văzute cazuri de „prăbuşire nervoasă” în rîndurile soldaţilor din cel de-al doilea război mondial, iar americanii nu erau scutiţi de ele. Totuşi, Patton a făcut pe loc o criză: „El însuşi fusese supus unor puternice zdruncinări nervoase în timpul unei lungi perioade”, a scris Eisenhower. „Dar nega, de bună credinţă fiind, existenţa unor depresiuni sau nevroze ce urmau după tensiunea din timpul luptelor.“ Încă furios după ce îl văzuse pe deprimat şi după ce i-a reproşat fără milă nevolnicia, Patton a zărit încă un soldat nerănit.

— Dar dumneata?

— Depresiune nervoasă, domnule general.

De data aceasta, atît de puţin şi-a putut stăpîni enervarea, încît l-a lovit pe soldat cu dosul palmei. Casca omului s-a clătinat şi s-a rostogolit pe jos. Atunci, medicii şi infirmierele, înfrînîndu-şi rezerva firească în faţa unui comandant-şef, s-au interpus între Patton şi soldat. Tot Eisenhower povesteşte. Există mai multe versiuni ale acestui incident, mai mult sau mai puţin severe pentru Patton: după unii, l-ar fi scuturat pe soldat ca pe un prun, înainte de a-l face „groggy”, dîndu-i o palmă formidabilă; după alţii, nu ar fi făcut altceva decît să schiţeze gestul. După o verificare a mărturiilor, versiunea lui Eisenhower mi se pare cea mai exactă.

Să pălmuieşti un soldat, rănit sau nu, reprezintă neîndoios un gest necugetat din partea unui general, dar este lesne de

închipuit că, în cursul unui război atît de mare, gestul lui Patton ar fi putut trece aproape neobservat, înăbuşit de autorităţile locale. Personal, sînt sigur că au mai fost distribuite ici, colo nişte palme şi în alte armate, şi că treburile acestea au fost clasate. Dar medicul şef al spitalului american i-a adresat lui Eisenhower un raport „oficios". Asta încă nu era nimic: corespondenţii de război, alertaţi de către unul dintre ei, numit Drew Parson, s-au năpustit în spital, au pus întrebări personalului.

Relatarea pe larg a istoriei ar necesita scrierea unui capitol lung: au existat mai multe comunicate oficiale, apoi o anchetă după care Eisenhower a luat măsuri: „Mai întîi, i-am dat lui Patton un vot de blam sever printr-o scrisoare în care îl informam că un alt scandal de aceeaşi natură l-ar scoate imediat de la comandă. L-am mai informat că, de voia să-şi păstreze postul de la comandă în teatrul meu de operaţii, trebuia să prezinte scuze oamenilor insultaţi. Am mai cerut să facă acelaşi lucru cu întreg personalul spitalului prezent în momentul incidentului. În sfîrşit i-am mai ordonat să se prezinte în faţa ofiţerilor şi a unor grupe reprezentînd pe militarii diviziilor sale şi să-i asigure că cedase unui moment de impulsivitate şi că respecta situaţia lor de luptători ai unei naţiuni democratice. Toate acestea, Patton le-a făcut imediat."

Trebuie să fim de acord că penitenţa era bogată. Totuşi – mai cu seamă din cauza cîtorva false manevre comise de statul major suprem la început: cenzură parţială, informaţii îndoielnice – presa nu a dezarmat şi a exploatat îndelung incidentul: în noiembrie la posturile de radio se mai vorbea încă de acest lucru. Şi la comitetul pentru probleme militare al senatului american palma din Sicilia a fost din nou amintită, iar Patton se văzu, în afară de asta, acuzat de a fi „vorbit cu brutalitate unui soldat pe cîmpul de bătaie, fiindcă nu purta jambiere regulamentare întrucît avea gleznele umflate" şi de a fi „tras, în Sicilia, într-un catîr al unui ţăran, fiindcă trecea pe un pod militar". Acest ultim motiv l-a făcut pe unul dintre autorii raportului să ceară pentru Patton trimiterea în faţa Curţii Marţiale! Ce făcuse oare valorosul general de trezise atîtea duşmănii? Poate că, pur şi simplu, devenise antipatic corespondenţilor de război şi anumitor oameni politici pe care apostrofările lui prea puţin „democratice" îi scotea din fire. Pe alţii

îi exaspera dandysmul său războinic, pistoalele sale cu incrustaţii – ieşirile de lăudăroşenie: căci, rar întîlnită ciudăţenie psihologică, căpetenia aceasta militară, de o bravură neîndoielnică, cu atîtea reale fapte strălucitoare, „înţepa” uneori cu plăcere şi spunea răutăţi ca Olive [1]. Dar cine nu are micile sale cusururi? În ce priveşte soldaţii din Armata sa, pare-se că Patton se bucura de popularitatea lor. Ei apreciau faptul că veghea personal la tot ceea ce privea hrana, confortul, echipamentul lor şi că se ivea deseori în mijlocul lor, în chiar toiul luptei.

Acţiunile de început ale Armatei a III-a în operaţia „Overlord” au fost extrem de paşnice. Trebuia să se concentreze şi să se organizeze în peninsula Cotentin proaspăt cucerită.

„Cartierul nostru General s-a instalat în apropiere de mica localitate Nehou, nu departe de Saint-Sauveur-le-Vicomte”, a povestit un ofiţer din statul major al Armatei a III-a. „Generalul Patton şi şeful său de stat major locuiau în rulote, ceilalţi ofiţeri în corturi mari, soldaţii în altele mai mici, totul dispersat pe cîmpuri şi camuflat cu plase”.

„În acele prime săptămîni de iulie, efectivele Armatei a III-a continuau să traverseze Canalul Mînecii. Aveam destul timp liber pe atunci, la statul major. Vizitam comunele de primprejur, alcătuite din case de piatră sură. Cele mai multe erau dărîmate. Mai întîlneam totuşi oameni, localităţile acestea erau chiar suprapopulate din pricina distrugerilor. O parte dintre locuitori trăiau prin pivniţe. Ne ofereau cu plăcere vin amărui (calvados) şi mere”.

„Specialiştii din trupele de geniu construiau în mai multe locuri terenuri de aviaţie. Rapiditatea cu care se lucra era uluitoare. Unul dintre ofiţerii de geniu ocupaţi în această activitate mi-a povestit că într-o zi, în Sicilia, mareşalul Aerului Park îl întrebase, arătîndu-i un anume loc, în cîte săptămîni socotea el că ar putea construi un teren de zbor. Ofiţerul a răspuns: „În zece zile. Dar trebuie să punem la socoteală şi timpul necesar aducerii materialului”. La treisprezece zile după aceea, decola primul avion. Am asistat, deci, la asemenea tururi de forţă. Buldozere uriaşe nivelau terenul, apoi era aşezată armătura, iar maşini

[1] Personaj al multor poveşti populare din regiunea Marsiliei (Franţa).

speciale turnau valuri de ciment. Se construiau şi şosele cu ajutorul unor maşini care păreau că se ouă pe măsură ce înaintau. Celelalte drumuri erau şi ele consolidate: se săpau tranşee de o parte şi de alta, iar pe suprafaţa dintre ele era întinsă o hîrtie tare, gudronată, ţinută de o plasă din sîrmă fixată pe ţăruşi bătuţi în tranşee."

„Numeroase poduri din spatele frontului aveau cîte o pancartă pe care sta scris: «Pod expus focului inamic. Dacă treceţi, păstraţi o distanţă de 50 de metri între grupuri sau vehicule. Nu staţionaţi»".

„Totul fusese pregătit, cu lux de mijloace, în vederea marii ofensive. Astfel, în spatele trupelor destinate primului val de asalt în sectorul Saint-Lô, existau „Trupe speciale", puţin numeroase, dar înzestrate cu un material deosebit: posedau, de pildă, tancuri şi tunuri umflate, din băşică de bou; posturi de radio destinate a transmite ştiri false în coduri uşor de descifrat; camioane echipate cu picupuri cu amplificatoare, menite a produce ici-colo zgomote care să-l deruteze pe inamic: uruit de tancuri, de vehicule blindate sau de tunuri mari care înaintează pe o şosea; discuri pe care se găseau înregistrate zgomotele din timpul aplicaţiilor de la Fort Knox şi Bragg. Cred că tot materialul acesta special a fost folosit mai mult sau mai puţin, dar nu ştiu dacă a contribuit cu adevărat la înşelarea inamicului; germanii au fost mereu atît de preocupaţi de apărarea lor imediată, încît mă îndoiesc că mai aveau timp să acorde atenţie unor asemenea stratageme".

„Atacul a început la 25 iulie, dimineaţa, printr-o pregătire de aviaţie. Pentru prima oară în istoria militară, înaltul comandament hotărîse să fie folosite bombardierele grele ca suport tactic al atacului terestru [1]. Vînătorii-bombardieri atacară mai întîi în picaj toate podurile de peste rîul Vire, izolînd sectorul de atac. La ora 10,40, avioane Thunderbolt [2] atacară în şapte valuri succesive, la

---

[1] Afirmaţia este inexactă. Nu era „prima oară". Dar cei din Armata a III-a S.U.A., abia sosită, nu erau la curent cu ce se întîmplase anterior (n a.).

[2] Avion de vînătoare din Forţele aeriene ale S.U.A., foarte bine înarmat, folosit şi ca avion de asalt (ca în cazul de faţă).

două minute interval, aruncînd bombe explozive şi incendiare. Apoi, vreme de o oră, peste 1.500 de „Fortăreţe Zburătoare” şi avioane „Liberator“ au aruncat 3.500 tone de bombe explozive. Avioanele „Lightning” [1] au urmat imediat, eşalonate în opt valuri, la intervale de douăzeci de minute între ele, aruncînd alte bombe incendiare. În sfîrşit, 400 de bombardiere mijlocii atacară sudul zonei cu bombe de 500 livre, vizînd îndeosebi concentrarea de tancuri şi răspîntiile în sectorul satului Saint-Gilles. În total, au fost aruncate 6.000 tone de bombe”.

„Un drum anume, foarte vizibil în teritoriul inamic, fusese desemnat ca limită de nord a bombardamentelor. Trupele noastre din prima linie se ţineau la o distanţă de siguranţă de limita aceasta. Din nefericire, s-au dat şi trei lovituri scurte. În Divizia a IX-a americană au fost ucişi de bombele noastre 33 de soldaţi. Divizia a 30-a a numărat 130 de morţi, printre care şi generalul J. Mc Nair. Erorile acestea se datorau vîntului din sud care a deplasat fumul primelor bombe”.

„Generalul Patton fusese desemnat de generalul Bradley să comande la faţa locului operaţia de străpungere. Armata a III-a nu era încă „operaţională”, dar generalul Patton trebuia să se servească, pentru început, de Corpurile 7 şi 8 ale Armatei I-a. Prima lovitură a atacului terestru a revenit Diviziilor 2 şi 3 blindate. La 25 iulie, înaintarea lor a fost relativ lentă.”

„A doua zi am avut ocazia să zbor peste sectorul Saint-Lô şi deasupra oraşului însuşi, pe care nu-l văzusem încă. Am fost impresionat de cumplita-i devastare. Mi s-a părut că nici o casă nu mai era intactă. Zidurile rămase în picioare, frînturile lor, produceau o impresie ciudată, ai fi zis fantoma unui oraş sau o cochilie subţire sfărîmată şi acoperită de o pulbere cenuşie. Trupele americane ocupau Saint-Lô de o săptămînă, dar în sectoare întregi ale oraşului nu se putea încă circula.”

„Tancurile Diviziilor 2 şi 3 blindate deschiseseră o breşă de zece kilometri lăţime în sistemele de apărare germane, la vest de Saint-Lô. Patton îi surprinsese pe germani atacînd în direcţia

---

[1] Avion bimotor bifuzelat, rapid, din dotarea Forţelor aeriene ale S.U A. Conceput ca aparat de vînătoare cu rază mare de acţiune, a fost apoi realizat şi în versiuni de asalt şi de recunoaştere–foto îndepărtată. Aici acţionaseră unităţi echipate în versiunea de asalt.

Avranches, adică spre sud-vest, în timp ce germanii aşteptau un atac din est sau sud-est…“

Se pare că, într-adevăr, hotărîrea de a împinge primul atac spre sud-vest a fost o idee de-a lui Bradley, aprobată de Montgomery, şi strălucit executată pe loc de Patton… şi de aviaţie. Cînd au înaintat blindatele, trupele germane fuseseră complet dezorganizate de efectul bombardamentului: unii prizonieri, surzi de-a binelea, nu au putut fi interogaţi decît după douăzeci şi patru de ore. Totuşi, atacul a întîmpinat o rezistenţă locală încă apreciabilă, care a scăzut în ziua următoare, pentru că spatele frontului german fusese complet dezorganizat de atacul aerian.

Corpul 7 a înaintat primul, de la Saint-Lô în direcţia Coutances; la dreapta sa, Corpul 8 a demarat peste douăzeci şi patru de ore, spre sud, de-a lungul ţărmului; la stînga sa, Corpul 19, înainta şi el spre sud. În seara zilei de 27, Lessay şi Périers erau ocupate; în ziua de 28, Coutances, iar în cea de 31 se ajungea la Avranches.

Străpungerea aceasta victorioasă şi rapidă s-a desfăşurat, de altfel, fără hopuri, nici situaţii neprevăzute. Germanii erau cu mult inferiori ca număr (atacul fusese anume dat în direcţia aceasta) şi dezorganizaţi de ruptura căilor de acces – nu putea fi vorba să reziste unei lovituri date de către trei corpuri de armată superior echipate, cu o organizare aer sol perfectă: avioanele de vînătoare şi vînătoare-bombardament menţineau o permanentă legătură radio cu tancurile, le indicau toate mişcările inamicului, erau ochii forţelor terestre; şi, ori de cîte ori acestea întîlneau o rezistenţă, cît de cît îndîrjită, aviaţia tactică, chemată prin radio, venea să-şi arunce bombele şi rachetele.

Soldaţii trupelor aliate înaintau într-o regiune devastată de război, dar adesea curăţată înainte de trecerea lor. Germanii fuseseră uluiţi nu numai de puterea atacului, ci şi de rapiditatea lui. Se retrăgeau în dezordine, cu pierderi mari în oameni. În apropiere de Avranches, drumurile erau înţesate de sute de vehicule de toate soiurile, cu motor sau hipomobile, strivite, făcute bucăţele în urma asaltului combinat al avioanelor şi blindatelor. Au fost trimise buldozere, ca să cureţe drumurile de cai morţi, de grămezile de fiare şi cadavre de soldaţi germani, astfel încît să poată trece trupele aliate.

La 1 august, Armata a III-a a devenit „operaţională”, adică a intrat în acţiune ca unitate constituită. Ea cuprindea patru corpuri de armată: „Corpul 8 (luat de la Armata I), Corpul 9, Corpul 15 (din care făcea parte Divizia a 2-a blindată franceză a generalului Leclerc) şi Corpul 20; în total 5 divizii blindate şi 7 divizii de infanterie. Armata aceasta era comandată de Patton. Armata I, care avea să continue să-i împingă pe germani spre est în timp ce a III-a trebuia să se năpustească spre sud, se afla sub comanda generalului Hodges. Aceste două armate constituiau Grupul 12 de Armate americane comandat de generalul Bradley. Montgomery comanda personal forţele anglo-canadiene (Grupul 21 de Armate), dar Grupul 12 de Armate americane rămînea, în principiu, sub „controlul său operaţional”; asta însemna că Bradley îl încunoştiinţa despre intenţiile sale înainte de a le pune în aplicare. Eisenhower superviza ansamblul.

Diviziile lui Patton au început aşadar să treacă unele după altele prin ceea ce căpătase denumirea de „gîtul de la Avranches” şi să se îndrepte spre sud, printr-un teritoriu slab ocupat, slab apărat.

— De îndată ce veţi fi depăşit unghiul Cotentin-Bretagne, veţi lua imediat direcţia Vest, îi ordonase Patton generalului Middleton, comandantul Corpului 8. Veţi înainta cu viteză maximă. Avangarda fiecăreia dintre coloanele voastre va încercui orice grup ori punct fortificat inamic şi îi va tăia orice cale de acces. Între timp, se va alcătui o altă avangardă, care va porni spre Vest fără să mai aştepte. La viitorul punct de rezistenţă, aceeaşi operaţie.

Corpul 12 trebuia să se îndrepte spre Rennes, al 15-lea spre Fougères, al 20-lea spre Laval. Era războiul de mişcare, în toată frumuseţea sa. Patton nu mai putea de bucurie.

Ce făceau în timpul acesta trupele lui Monigomery? Ei bine, continuau să împingă spre sud cea mai mare masă de forţe germane aflată în sectorul Caen-Caumont. În realitate, potrivit unui plan a cărui realizare vă va apărea limpede curînd, Montgomery îşi deplasa puţin cîte puţin axa ofensivei sale vestice spre Caumont.

Atacul începuse la 30 iulie, după o serioasă pregătire de aviaţie executată de bombardiere grele şi mijlocii. După o

retragere iniţială, germanii rezistau din nou. „Lupte aspre, înaintare înceată, contraatacuri, teren dificil”, putem citi în raportul lui Montgomery. Este cert că trupele canadiene şi britanice au îndeplinit atunci misiunea cea mai ingrată, cea mai puţin spectaculoasă. Soldaţii erau plini de încredere şi optimism cînd asistau la impresionantele „pregătiri” executate de aviaţie şi artilerie. O luau înainte, începeau să treacă prin păşuni, în spatele tancurilor. La început, înaintarea nu le era deloc stingherită, oamenii simţeau cum se naşte în ei speranţa minunată că „de data aceasta va fi uşor”. Apoi începeau să cadă primele proiectile. Mitralierele germane trăgeau nu numai din faţă, ci şi din flancuri. Germanii nu fuseseră nimiciţi; se mai găseau acolo, cramponaţi, tupilaţi; din nou trebuiau să se ascundă, să se ghemuiască în timp ce tancurile aveau să împuţineze cuiburile de rezistenţă unele după altele; din nou trebuia aşteptat ajutorul vînătorilor-bombardieri şi uneori, în timpul acesta, tancurile germane erau cele care apăreau primele pe întinsul păşunii, trăgînd cu furie. Şi totuşi, încetul cu încetul, linia frontului cobora spre sud…

La 31 iulie, von Kluge ceruse la telefon Cartierul general al Comandamentului suprem de la Berlin. Legătura o menţinea generalul Warlimont, în calitate de „reprezentant al führerului”. Jurnalul telefonic al Cartierului general suprem cuprinde relatarea acestei conversaţii. „Comandantul şef din Vest semnalează că inamicul se găseşte la Avranches… Comandantul şef din Vest descrie gravitatea situaţiei cu o elocinţă impresionantă. Ne întrebăm dacă inamicul mai poate fi oprit. Superioritatea inamicului este înfricoşătoare şi ne înăbuşă toate mişcările…” Warlimont i-a telefonat lui Hitler, apoi s-a dus la Berchtesgaden.

— Du-te la faţa locului şi vezi exact ce se întîmplă, i-a spus Hitler. Pleacă imediat. Spune-i lui von Kluge că nu poate fi vorba de nici o retragere. Mai spune-i că, cedînd la insistenţele sale, am aprobat împrospătarea cu unităţi din Armata a XV-a [1]: respectiv, două divizii de infanterie. De altfel, curînd veţi primi de la mine

[1] Staţionată la nord de Sena. După ce trecuseră şase săptămîni de la 6 iunie, Hitler începea să admită că debarcarea din Normandia nu era o operaţie de diversiune. Totuşi, nu autoriza decît cu inima îndoită şi într-un ritm ridicol de lent transferul trupelor (n.a.).

ştiri directe: studiez personal situaţia din Vest şi sînt pe punctul de a lua o hotărîre.

Într-adevăr, Hitler stătea aplecat asupra hărţii Normandiei. Examinînd săgeţile impresionante care marcau înaintarea armatei lui Patton, îi venise o idee – o idee indiscutabil bună şi, în principiu, corectă din punct de vedere militar. Trecerea precipitată a „gîtului" de la Avranches de către Armata a III-a americană putea prilejui o operaţie extrem de fructuoasă: să se dea un contraatac în direcţia acelui „gît", să fie tăiate trupele americane – iată acţiunea care trebuia întreprinsă în primul rînd. Ea se impunea de la o primă privire aruncată asupra hărţii. La 1 august, Hitler i-a trimis lui von Kluge următoarea directivă: „Grupul de Armate B va pregăti, cu toate formaţiile sale blindate, o contraofensivă pentru a ajunge pînă la Avranches, pentru a-l izola şi nimici pe inamic. Toate forţele blindate trebuie să fie luate de la posturile lor actuale – fără a fi înlocuite de altele – şi angajate sub comanda generalului forţelor blindate, Eberbach. Rezultatul campaniei din Franţa depinde de această ofensivă".

O propoziţie incidentă din text, rezonabilă de altfel (deşi ultima propoziţie dovedea un optimism excesiv), l-a făcut pe von Kluge să sară în sus. A cerut imediat să vorbească încă o dată la telefon cu Cartierul General suprem:

— Este imposibil să retragem de pe frontul pe care îl menţinem în faţa trupelor anglo-canadiene diviziile blindate care alcătuiesc armătura apărării noastre. Frontul acesta s-ar prăbuşi imediat de la rîul Orne pînă la sud de Saint-Lô. Măsurile pe care le putem lua ca urmare a străpungerii americane sînt de ordin strategic: trebuie să ne repliem şi să luptăm în spatele Senei, să părăsim sudul şi centrul Franţei...

— Nu poate fi vorba de aşa ceva, i-a răspuns sec Jodl, ci doar de contraofensiva ordonată de führer. În legătură cu aceasta veţi primi mîine alte directive.

Curierul de a doua zi a adus nu directive, ci un ordin de operaţii complet, fixat pînă în cele mai mici detalii, indicînd nominal toate unităţile care trebuiau să participe la contraatac şi care trebuiau cît mai repede retrase de pe poziţiile lor. Locul de atac era hotărît, iar drumurile pe care trebuiau să treacă blindatele era trasat, dimpreună cu indicarea numelui fiecărui sat

ce urma să fie traversat. Este lesne de înţeles că Hitler simţea o adevărată plăcere să se joace de-a războiul de la distanţă. Ce era de făcut? După ce îşi expusese punctul de vedere lui Warlimont, care continua să inspecteze frontul în numele lui Hitler, von Kluge a început să se ocupe de pregătirea contraofensivei. S-a dus la Obergruppenführer-ul Dietrich, care comanda blindatele de la sud de Caen.

— Am nevoie de cel puţin trei divizii blindate în sectorul Caen-Falaise, i-a spus el, pentru un atac în direcţia Avranches.

Buldogul Dietrich fu cît pe ce să facă o apoplexie.

— Trei divizii blindate, dar e cu neputinţă! Abia rezistăm cu forţele de care dispunem aici!

Von Kluge i-a adus la cunoştinţă ordinul ferm al führerului şi i-a expus planul.

— Planul acesta nu poate fi executat! a reluat Dietrich, vehement. Nu vom avea destul carburant, spre a porni un mare atac de blindate. Dacă îmi luaţi din sector trei divizii, nu voi putea ocupa mai departe Falaise. De altfel, în stadiul în care am ajuns, o concentrare mare de tancuri ar fi o nebunie, pentru că avioanele aliaţilor s-ar năpusti de îndată asupra lor şi ar ieşi un adevărat măcel. Şi-apoi, americanii sînt acum mult prea puternici în sud. Contraofensiva aceasta nu va face altceva decît să ne vîre şi mai adînc în capcana forţelor aliate.

— Ştiu toate astea, l-a întrerupt von Kluge, dar ce vrei să fac? Ordinul lui Hitler.

Dietrich a ridicat din umeri.

— Poftim! Ia ce vrei!

Forţele blindate germane trebuiau să se grupeze într-o anume zonă, la est de Mortain şi s-au grupat, nu fără dificultăţi şi fără pierderi. Mişcările aveau loc mai mult noaptea. În seara zilei de 6 august, von Kluge a raportat statului major suprem că totul era pregătit. Patru sute de tancuri puteau lua parte la atac.

— Mai adaug că, de vreme ce atacul acesta este acum lucru hotărît, s-ar cuveni să-l dăm cît mai curînd cu putinţă. Aliaţii nu sînt orbi, gruparea blindatelor noastre nu le-a scăpat, desigur, şi nu vor aştepta cu mîinile în sîn să ne servim de ele. În alte puncte, diviziile americane continuă să se reverse dincolo de Avranches, o parte dintre ele îndreptîndu-se acum spre est. Dacă nu ne clintim,

vom fi ori striviţi de avioane, ori încercuiţi. Cer permisiunea să atac mîine în zori.

— Nu, a răspuns Jodl. Führerul ţine sub observaţie şi mişcările armatelor americane. El crede că ar fi excelent ca trupele acestea să treacă, în număr cît mai mare, breşa de la Avranches, înainte ca noi să le tăiem calea în punctul acesta; astfel vom prinde mai mulţi în capcană. Nu vei ataca decît în ziua de 8.

Von Kluge a pus receptorul în furcă, ridicind din umeri.

— Să ţipe, dacă au poftă! i-a spus el lui Warlimont. Atac mîine, înainte de ivirea zorilor.

Două ore după aceea, ordinul de zi următor a fost citit în faţa trupelor aparţinînd unităţilor de blindate:

„Führerul a ordonat executarea unei străpungeri pînă la ţărm, pentru a crea baza unei operaţii decisive împotriva frontului de invazie aliat. În acest scop, noile unităţi se află în drum pentru a întări armata. De executarea izbutită a operaţiei ordonate de către Hitler depinde rezolvarea războiului din Vest şi poate că odată cu ea a războiului însuşi. Comandanţii superiori trebuie să fie întru totul convinşi de importanţa acestui fapt etc...“ Ultima frază suna astfel: „Un singur lucru mai contează: efortul neîntrerupt şi voinţa fermă de a învinge.”

Tancurile sau urnit din loc în ziua de 7 dis-de-dimineaţă: nici nu se luminase încă. Năpustirea în liniile inamice a fost executată cu îndrăzneală şi hotărîre. Tancurile dădeau năvală concentrîndu-şi focul tunurilor asupra a tot ce se mişca ori trăgea. Divizia de infanterie americană (a 30-a), care ocupa sectorul, nu a putut evita străpungerea, iar tancurile germane continuau să înainteze chiar şi după ce blindatele a două alte divizii americane le-au ieşit în întîmpinare.

În lumina şovăielnică a zorilor bătălia se dovedea aprigă. Divizia 2 blindată germană înaintase aproape 15 kilometri şi trecuse de Mortain, pierzînd numai trei tancuri. În clipa aceea, s-a ivit aurora, o minunată auroră văratecă. Luptătorii germani ştiau ce putea să însemne asta. Sperau, totuşi, că de data aceasta inamicii lor aerieni nu aveau să facă tot ce vroiau: trei sute de avioane de vînătoare germane fuseseră concentrate pe aerodromurile din Vest, spre a susţine contraofensiva de la Mortain. Dar militarii de pe tancurile germane nu ştiau încă un

lucru, şi anume că toate avioanele acestea fuseseră deja nimicite de aviaţia inamică (aliată), înainte chiar de a-şi lua zborul sau în clipa în care şi-l luau. Nici unul nu avea să ajungă la capul primelor coloane blindate germane. Pe cerul de o limpezime nemaivăzută apăruseră vînătorii-bombardieri ai Armatei a IX-a aeriene a S.U.A. şi „Typhoon”-urile din Royal Air Force (britanică).

„Typhoon”-urile atacau tancurile germane la foarte mică înălţime, aruncînd asupra lor rachete. Vînătorii-bombardieri desfăşurau covoare de bombe. „Coborau din cer cu sutele”, a povestit comandantul Diviziei 2 blindate. „Nu ne puteam împotrivi deloc şi ne-am oprit înaintarea”. La puţin timp după aceea a fost chiar nevoie să se mai retragă puţin. Ziua toată s-a consumat apoi cu o retragere istovitoare, sub ploaia de rachete şi bombe, în timp ce două divizii blindate germane reocupau terenul curăţat de aviaţia tactică. „Cu preţul unor pierderi grele, diviziile blindate germane sfîrtecate s-au reîntors la punctul din care plecaseră, în seara zilei de 7 august.”

Hitler nu înţelegea de ce von Kluge (care se dusese personal pe cîmpul de luptă) nu aşteptase ziua de 8 pentru a ataca şi ordonă reînceperea contraofensivei în ziua aceea. Divizia 1 blindată SS, care a încercat să execute ordinul, a fost respinsă pe loc şi nimicită, în parte, de către aviaţie.

Cînd Hitler a aflat despre insuccesul acesta, i-a spus lui Warlimont:

— Von Kluge a făcut-o dinadins. A făcut-o ca să demonstreze că ordinele mele erau cu neputinţă de executat.

Acum ar fi momentul să ne aplecăm asupra hărţii sau ar fi deajuns să ne aruncăm doar o privire, căci nu mai avem a ne teme de coşmarurile noastre şcolăreşti, totul desfăşurîndu-se cu o repeziciune şi o simplitate uimitoare.

Îngusta intrare de la Avranches rămăsese deschisă, astfel că toate diviziile lui Patton o străbătuseră. Pornite pe cele trei şosele principale ale Bretaniei, blindatele lui Middleton (corpul 8) au perforat peninsula în mare viteză. La 9 august, Divizia 6 blindată americană avea să ajungă în apropiere de Brest. Corpul 20 a ajuns la Rennes la 2 august şi a trecut de acest oraş; generalul John S. Wood, comandantul diviziei blindate aflate în frunte, s-a

simţit cuprins ca de o beţie în faţa cîmpiei aceleia întinse şi, spontan, şi-a îndreptat coloanele spre est, în direcţia Parisului; un curier de-al lui Patton l-a ajuns însă din urmă: „Nu aşa! Misiunea dumneavoastră este să înaintaţi spre Saint-Nazaire, Vannes, Lorient, executaţi-o!“ Cu oarecare părere de rău, Wood s-a întors spre sud.

Corpurile 15 şi 20 (acesta cuprinzînd Divizia a 2-a blindată franceză) s-au năpustit spre est: la 3 august, Fougères; la 4 august, Vitré; la 5 august, Mayenne; la 8 august, Le Mans. Potrivit comunicatelor, în timpul acestei înaintări situaţia era „fluidă”: coloanele germane erau adesea depăşite, ajungînd în spatele coloanelor americane. Piloţii de pe avioanele de vînătoare-bombardament se vedeau uneori în dificila situaţie de a le confunda. „Într-o zi”, povesteşte unul dintre aviatorii aceştia, „am văzut trei drumuri aproape paralele, cu cîte o coloană pe fiecare din ele îndreptîndu-se spre est fără să se vadă între ele. Coborînd puţin, am zărit în coloana din mijloc cai; nu era posibilă nici o eroare, astfel că am atacat-o. Ştiam că în toată armata americană din Europa nu exista picior de cal.“

Un asemenea indiciu putea da, uneori, greş, astfel că intendenţa Armatei a III-a americane a distribuit panouri din pînză fluorescentă, lungi de doi metri şi late de un metru cincizeci, care trebuiau întinse peste vehicule; panourile acestea erau roşii sau galbene, foarte strălucitoare, vizibile de la foarte mare înălţime. În fiecare dimineaţă, un ordin fixa culoarea pentru timpul zilei, astfel încît germanii să nu poată utiliza sistemul. Au avut totuşi loc cîteva greşeli. Un tînăr pilot din Armata a VIII-a aeriană a S.U.A. a mitraliat Cartierul general al lui Patton, instalat pentru o zi într-o pădure de la nord de Fougères. Avionul său a fost doborît de antiaeriană, iar el a murit.

„La 8 august, a notat Montgomery, am ordonat Grupului 12 de Armate americane să-şi mute flancul drept la nord, în direcţia Alençon, cu toată forţa şi viteza. În acelaşi timp, am grăbit Armata I canadiană şi Armata II britanică care se îndreptau spre Falaise.“ Conform părerii lui Eisenhower, ideea acestui viraj spre nord al forţelor americane aflate în drum spre est aparţinea lui Bradley. Întrucît Montgomery o aprobase, el a redactat ordinul în calitate de coordonator. Nu are importanţă. Vedem pe hartă săgeata care

urcă spre est de Laval, în direcţia Alençon, vedem coborînd dinspre nord săgeata Armatei I canadiene şi înţelegem: exploatarea străpungerii de la Avranches va consta într-o tentativă de învăluire a forţelor germane. Vîrful săgeţii americane care urcă spre nord este constituită din Divizia 2 blindată franceză şi din Divizia 5 blindată americană, sprijinite îndeaproape de divizii de infanterie.

Oare germanii erau conştienţi de pericol? Da şi nu. Mai întîi da, apoi nu şi, în sfîrşit, da, însă prea tîrziu.

În dimineaţa zilei de 8 august, la Cartierul General al Grupului de armate B a sosit o ştire: canadienii atacau venind dinspre Thury-Harcourt. Generalul Kurt Meyer, comandantul Diviziei a 12-a blindată SS „Hitler Jugend", a primit ordinul să înainteze cu tancurile sale. Kurt Meyer era acel superb nazist de treizeci şi trei de ani care, în ziua de 6 iunie, la miezul nopţii, spusese în timp ce privea amplasamentele primelor efective aliate debarcate: „Plevuşcă. Mîine îi aruncăm în mare." În clipa în care a rostit fraza, divizia sa număra 214 tancuri; acum nu mai avea decît 40.

Ajuns pe şoseaua Caen-Falaise, Kurt Meyer a coborît din maşină. Şoseaua era, toată, un fluviu de infanterişti germani în dezordine, alergînd, ciocnindu-se, cu chipuri pămîntii de groază: Divizia 89 infanterie, proaspăt sosită din Norvegia, se dădea bătută. Atacul blindatelor după „pregătirea" de către bombardierele grele însemna mult prea mult pentru soldaţii aceştia tineri.

— Unde sînt avioanele noastre? întrebau ei. Unde sînt tancurile noastre?

„Eram speriat", a povestit Kurt Meyer, „pentru că-mi dădeam seama că aliaţii aveau să străpungă frontul pînă la Falaise, dacă nu reuşeam acum şi, dacă nu îmi desfăşuram corect divizia, că armatele germane, aflate mult mai în vest, s-ar pomeni prinse în capcană."

Şi-a aprins un trabuc şi s-a proţăpit în mijlocul drumului:

— Cum adică, a spus el celor care fugeau, o să mă lăsaţi să mă bat singur cu inamicul?

Mulţi nu l-au băgat în seamă sau nici măcar nu l-au auzit. Alţii însă, impresionaţi de vorba hotărîtă a vlăjganului aceluia blond,

care părea aproape la fel de tînăr ca şi ei, dar purta însemne de general, au făcut cale întoarsă. Mişcarea aceea de panică s-a mai domolit, s-a fracţionat şi aproape a încetat. Iar Kurt Meyer a urcat în maşină, spre a se duce la cele 40 de tancuri ale sale.

SS-iştii Diviziei a 12-a blindate „Hitler Jugend" au luptat în ziua aceea cu un curaj fanatic. După spusele lui Kurt Meyer, mulţi dintre ei au sărit pe tancurile inamice după ce, mai întîi, şi-au legat explozivi de centură. Nu am găsit mărturii despre amănuntul acesta cu adevărat japonez în documentele aliaţilor, dar rezultă din acestea cît de aprigă a fost lupta.

Totuşi, scheletica divizie a lui Kurt Meyer nu putea izbuti, ajutată doar de infanterie, să oprească tancurile canadiene; iar acestea s-au oprit în faţa rîului Liaison. Vreo sută de tunuri de 88 fuseseră aduse în mare grabă şi amplasate acolo, pentru a înlocui în misiunea lor defensivă tancurile trimise în direcţia Avranches. Tunul de 88 reprezintă pentru tanc un adversar de temut. Bine camuflate, tunurile acestea ţinteau cu meticulozitate blindatele aliate care înaintau în teren descoperit. În seara zilei de 9, mai mult de 150 tancuri Sherman zăceau răsucite, făcute zob în lanul de grîu. Vînătorii-bombardieri care atacau poziţiile tunurilor de 88, coborînd tot mai jos spre a le descoperi, aveau desigur să sfîrşească prin a le şterge de pe faţa pămîntului. Înaintarea canadiană era deci oprită pînă la sosirea întăririlor în tancuri.

Succesul defensiv avea să fie, într-o anumită măsură, distrugător pentru nemţi.

Anunţîndu-l pe von Kluge de apropierea noilor întăriri, Hitler dăduse ordin să se atace din nou în direcţia mării. Dacă înaintarea canadiană nu ar fi fost oprită, von Kluge ar fi răspuns cu siguranţă astfel: „Imposibil. Aliaţii sînt pe cale să ne încercuiască. Trebuie să ne retragem imediat spre Sena." Răgazul obţinut în faţa rîului Liaison l-a înşelat. În după-amiaza zilei de 9 august, el a telefonat şefului de stat major al Armatei a VII-a:

— Am avut chiar acum o discuţie hotărîtoare cu Comandamentul suprem. Întrucît situaţia de la sud de Caen a fost restabilită, propun să fie menţinută ideea atacului. Totuşi, atacul trebuie să fie pregătit şi executat conform unui plan, nu în grabă, dînd buzna.

În realitate, toate mesajele, ordinele, comunicările telefonice,

relative la planul acesta de atac sînt confuze şi contradictorii. Hitler voia să atace în direcţia Avranches, von Kluge „spre sud, spre a degaja flancul meridional”. Nu se ştia cînd anume aveau să sosească ultimele întăriri, nici în ce constau. Hans Speidel susţine că von Kluge părea să se ralieze acestui proiect de atac „pentru a cîştiga timp”. Cu ce avea să fie umplut timpul acesta? Zăpăceala care începea să se manifeste în minţile şefilor germani pe teatrul de operaţii poate fi asemuită cu semnele pregătitoare ale furtunii, cu înnourarea cerului dinainte de furtună. În ce-l privea pe von Kluge, prevestea o dramă personală a acestuia.

Nu trebuie totuşi să uităm că, dacă ne este uşor să descifrăm pe hartă semnificaţia săgeţilor care marchează ofensiva aliaţilor, dacă şefii acestora puteau să-şi reprezinte ansamblul bătăliei graţie supremaţiei lor aeriene şi excelentelor lor legături, comandanţii germani erau mai puţin favorizaţi: avioane nu aveau, căile de comunicaţii erau tot mai proaste, informaţiile din ce în ce mai depăşite de evenimente. Aceasta explică în mare parte faptul că a avut loc uluitorul spectacol oferit de o forţă germană însumînd aproape douăzeci de divizii, imobilizată în aşteptarea unei ipotetice ofensive, în timp ce aliaţii erau pe cale să o încercuiască.

La 12 august, ofensiva germană încă nu era pregătită, pe cînd cea aliată se reînnoise în mod irezistibil. Mesajele pe care le găsim în arhivele statelor majore germane redevin foarte clare, cel puţin în ce priveşte sensul general: „Inamicul a atacat de-a lungul frontului... A trebuit efectuată o repliere importantă... Străpungerea inamică în sectorul acesta nu a putut fi oprită...” Glas al înfrîngerii, fără excepţie. Săgeata americană, deviată spre nord, trecuse de Alençon în ajun şi avea să ajungă la Argentan în ziua de 13. La 14 august canadienii îşi reluau înaintarea în direcţia Falaise.

Este curios să constaţi cu cîtă greutate obţii uneori o certitudine asupra anumitor puncte ale unor evenimente importante, publice, recente. Potrivit mărturiilor culese, Comandamentul suprem german aprobase ca trupele sale din Normandia să se retragă la nordul Senei; aprobarea a sosit însă prea tîrziu pentru a mai putea împiedica o retragere preschimbată

în derută, în masacru. Dar, după spusele lui Hans Speidel, rămas pînă în cele din urmă şeful statului major al Grupului de armate B şi a cărui mărturie este aproape totdeauna foarte exactă: „ieşirea din cercul de fier, care se strîngea necontenit la Falaise, a fost interzisă de Hitler la 15 august, în pofida cererii reînnoite a Grupului de Armate B, formulată în ziua de 14. Atunci s-a hotărît mareşalul von Kluge să-şi ia asupra lui riscul de a o anula". Mai era nevoie de vreo patruzeci de kilometri pentru ca cercul acesta de fier – care pentru forţele germane avea să devină un cerc de infern – să se încheie în Est. Începea un fel de cursă între cei care voiau să-l închidă şi cei care încercau să iasă din el, sub strivitoarele lovituri ale aviaţiei. Vom asista la măcelul acesta de foarte aproape. Dar mai înainte se cade să ne despărţim de von Kluge şi de alţi doi protagonişti ai marii drame din Vest.

La 12 august, von Kluge se găseşte la sud de Falaise, unde discută cu generalii de pe front. Cuvîntul acesta „discuţie" nu trebuie să evoce defel ideea vreunei solemnităţi, a vreunui confort sau siguranţe. Trei maşini şi două tancuri oprite la liziera unei pădurici, cîţiva pîndari care cercetează cerul umplut încontinuu de vuietul avioanelor... Mareşalul şi generalii îşi ţin conferinţa într-una dintre maşini, cu harta întinsă pe o scîndură. La patru metri distanţă, într-o şeniletă-radio, doi operatori ascultă, cu căştile lipite de urechi; cînd şi cînd scriu repede un mesaj pe carnetul cu indigo, rup cîte o filă, iar plantonul aleargă să ducă mareşalului mesajul.

Deodată, o explozie: jumătate din şenileta-radio nu mai există. Unul dintre operatori zace la pămînt, din celălalt au rămas doar picioarele. Alte proiectile sfîrtecă arborii şi zburătăcesc lemn ţăndărit. Un aghiotant deschide portiera maşinii lui von Kluge.

— Domnule mareşal, un proiectil a pulverizat postul de radio. Nu mai avem legături.

— În cazul acesta trebuie să ne reîntoarcem.

Nici nu a ajuns bine mareşalul la La Roche-Guyon, că Hans Speidel îi şi raportă despre telefonul primit în lipsa sa de la Jodl: „Din ordinul comandantului suprem, mareşalul von Kluge nu trebuie să stea în prima linie a frontului. El trebuie să comande de la postul său de comandă." Hans Speidel nu a spus că i-a mai raportat lui von Kluge şi despre alte trei telefoane primite de la

Jodl, în care i se punea din partea lui Hitler, de trei ori, aceeaşi întrebare: „Ce crede şeful statului major al Grupului de armate B despre eventualitatea de a-l vedea pe mareşalul von Kluge trecînd la inamic?“ După cum se vede, neîncrederea domnea tot mai mult în rîndurile conducătorilor germani.

La 14 august, von Kluge îşi părăseşte postul de comandă pentru cîteva ore, spre a ţine o conferinţă, nu celor din prima linie, ci la Saint-Germain; obiectul conferinţei: apărarea Parisului. Ce măsuri vor fi oare luate? Hitler a ordonat ca lupta pentru Paris să fie dată pînă la ultimul om, să fie aruncate în aer cele şaizeci şi opt de poduri de peste Sena şi toate lucrările de artă cu caracter militar. În jurul mesei, alături de von Kluge, se află aşezaţi mai mulţi generali, printre care şi noul comandant al „Marelui Paris” [1] von Coltitz; din fericire, oamenii aceştia nu sînt nebuni; din fericire pentru Franţa, ei îl socotesc pe Hitler nebun şi îl detestă. Măsurile pe care le discută nu vizează apărarea Parisului piatră cu piatră, ci evacuarea lui. Atmosfera este grea. Se vorbeşte şi despre ultima ştire importantă: trupele aliate traversează Mediterana, debarcarea pe coasta de sud este iminentă.

A doua zi, radioul anunţă debarcarea. Paraşutarea şi aducerea pe uscat a primelor trupe au reuşit. În timp ce ascultă emisiunea, von Kluge desface un plic pe care scrie „personal”, o telegramă de la Hitler pe mai multe pagini. Iată ce anume citeşte von Kluge: un fel de memorandum, în care comandantul suprem se străduieşte să arate că eşecul contraofensivei dată de blindatele germane în direcţia Avranches se datoreşte în întregime mareşalului von Kluge. Nici o altă concluzie, nici un alt ordin: este vorba de un document strict istoric sau care pretinde că asta este, în orice caz fără nici cel mai mic interes militar. În timp ce în Vest, în Est, la Sud armatele sînt zguduite de lovituri groaznice, în timp ce oraşele germane sînt strivite de bombe, führerul scrie Istoria.

Şi de data aceasta von Kluge ridică din umeri. Este probabil clipa în care ia asupra lui riscul de a da ordinul privind retragerea în direcţia Senei.

În după-amiaza zilei următoare, un mareşal german îndesat, lipsit de orice distincţie, coboară din maşină în faţa castelului ducilor de La Rochefoucauld şi cere să fie primit imediat de von

[1] Zonă teritorială concepută de comandamentul nazist (n. red.).

Kluge. Este Model. Soseşte de pe frontul de Est. Nu din Rusia, ci din Prusia Orientală, căci şi în partea aceea trebuia executată retragerea.

— Am pentru dumneata o scrisoare de la Hitler, îi spune el lui von Kluge.

Conţinutul scrisorii este lesne de închipuit. De data aceasta führerul s-a hotărît să-l înlocuiască pe mareşalul von Kluge cu mareşalul Model, întrucît a avut impresia că „din pricina surmenajului din săptămînile trecute, sănătatea mareşalului von Kluge nu este la înălţimea responsabilităţilor sale”.

În ziua de 18 august, la 5 dimineaţa, în timp ce von Kluge – după ce a predat totul şi după un „emoţionant rămas-bun de la micul său stat major de luptă” – părăseşte La Roche-Guyon, postul de comandă al Grupului de armate B este expus focului de artilerie al Armatei I-a americane. Proiectilele cad în jurul castelului. Maşina cenuşie se îndepărtează grabnic pe şosea şi înseamnă că are noroc dacă nu este mitraliată ca cea a lui Rommel. Dar nu, aşa ceva nu avea să se întîmple. Von Kluge a ajuns nevătămat la Verdun, unde se va urca în avion; iar avionul acesta a aterizat la Metz, fără să fi fost atacat. Numai că, în clipa în care, după ce şi-a scos casca, pilotul se va fi întors spre mareşal, va vedea că acesta zace în nemişcare, mort. Între Verdun şi Metz, von Kluge a înghiţit otravă.

Von Kluge şi-a explicat motivele sinuciderii în scrisoarea datată 18 august, adresată lui Hitler prin intermediarul lui Dietrich şi care, nu se ştie cum, a ajuns în mîinile serviciului de informaţii al armatei britanice de pe Rin: „Nu pot suporta dojana de a fi pecetluit soarta în Vest printr-o strategie greşită şi nu am cum mă apăra. Trag concluzia cuvenită şi pornesc eu însumi acolo unde se şi află mii de camarazi de-ai mei. Moartea nu m-a înspăimîntat niciodată. Pentru mine viaţa nu mai are sens şi figurez pe lista criminalilor de război care urmează a fi predaţi.” Unii cititori ai acestei scrisori s-au mirat că ea conţine şi o lungă pledoarie strategică, în care interveneau şi mărturisiri de credinţă faţă de führer. Alţii au înţeles foarte bine: von Kluge, bănuit a fi cunoscut şi nedenunţat complotul împotriva lui Hitler, scăpa, sinucigîndu-se, de destinul ce i-ar fi fost menit: „moartea prin spînzurătoare”, arată limpede Hans Speidel, care ştia totul despre conjuraţie: îi

rămînea familia, pe care moartea sa nu o punea la adăpost de represalii. Pledînd în favoarea dosarului său, exprimîndu-şi fidelitate von Kluge nu se gîndise la el, ci la ai săi. Au primit, totuşi, domiciliu forţat".

În ziua în care von Kluge s-a otrăvit, generalul Heinrich von Stülpnagel – rechemat din Vest după eşuarea atentatului de la 20 iulie, şi care, am văzut, îşi trăsese un glonte în cap, fără a izbuti să se sinucidă, strigînd „Rommel, Rommel!" în timp ce îşi revenea din anestezie – se afla în pivniţele Gestapoului din Albrechstrasse, la Berlin, şi nu mai avea decît douăsprezece zile de trăit: după condamnarea de către „tribunalul poporului" îl aştepta moartea prin spînzurătoare.

Rănit de moarte, Rommel scăpase şi, intrat în convalescenţă, se plimba prin grădina casei sale din Herrlingen. Ori de cîte ori asculta la radio ştiri cu privire la front, ridica din umeri şi nu se sfia să critice înaltul comandament şi, mai ales, pe Hitler. Nu se sfia îndestul. „Idiot blestemat!" zicea el. N-ar fi fost totuşi cu neputinţă ca nici chiar mai multă prudenţă să nu-i fi putut aduce scăparea. „Interogat" de Gestapo, înainte de a fi spînzurat, Heinrich von Stülpnagel vorbise oare sau nu? Probabil că nu. Dar strigătul său inconştient îi orientase destul de bine pe anchetatori spre o direcţie în care nu se putea să nu găsească nimic. Practic, Rommel era condamnat. La 13 octombrie „idiotul blestemat" avea să-l poftească să aleagă între otravă şi tribunalul poporului. După cum bine ştim, Rommel a ales otrava.

La 17 august, canadienii ocupau ruinele din Falaise, iar americanii pe cele din Argentan. Mai puţin de douăzeci şi cinci de kilometri despărţeau cele două armate. Trupe germane traversau breşa aceasta, altele se îndreptau spre ea, încet, dureros. Punga de la Falaise mai cuprindea rămăşiţele a patrusprezece divizii germane, aproape optzeci de mii de oameni.

Pînă la 19 şi chiar după 20 august, retragerea s-a desfăşurat într-o ordine relativă. Adică unităţile se puneau în mişcare spre est una cîte una, în timp ce mai existau şi altele, care se menţineau pe poziţii pentru a acoperi mişcarea, concomitent cu

lupta pe care încă o dădeau diviziile blindate în sectorul breşei, străduindu-se să întîrzie gîtuirea definitivă. Nu se poate înţelege situaţia decît printr-o atentă examinare a mărturiilor. Dar este limpede că începînd cu zilele acelea luptătorul german din pungă încerca impresia că se găseşte într-un cazan de aburi.

Regimentele mărşăluiau spre est, sub ploaia de bombe şi proiectile, ziua căutînd cu ardoare locuri cît de cît adăpostite, noaptea grăbindu-se, alergînd, spre a profita de orele beznei. Ori de cîte ori o coloană de blindate îi împingea pe infanterişti în marginile drumurilor, fără să încetinească, se iscau busculade, se auzeau strigăte, înjurături.

Bineînţeles, nu mai existau bucătării, nici hrană caldă sau raţii. Soldaţii se hrăneau cu ce puteau, cînd puteau. Mulţi au mîncat gulii crude zile în şir. Cu începere din ziua de 19, seara, nu mai aflăm în documente nici cea mai slabă aluzie cu privire la hrană.

Generalul Heinrich von Lüttwitz comanda Divizia a 2-a blindată: 15 tancuri din 120 cîte cuprinsese cînd venise în Normandia. „În seara zilei de 19 august", a notat ofiţerul acesta, „trupele noastre se aflau îngrămădite în strîmta zonă de la Fourches, Trun, Chambois, Montabord. Cîteva dintre ele făcuseră chiar tentative repetate de a ieşi cu vehicule trase de cai. Pe lîngă atacurile aeriene, mai era şi bombardamentul artileriei inamice care de asemenea mătura terenul, iar pierderile noastre creşteau clipă de clipă. Pe drumul ce duce spre Saint-Lambert-sur-Dives, se stivuia în grămezi, tot mai înalte ceas de ceas, un număr uriaş de cadavre..."

Acum nu mai mărşăluiau regimente, ci grupuri, oameni singuratici care intrau în cîte unele din aceste grupuri. Uneori schimbau între ei nume, adrese:

— Dacă scapi cumva, scrie acasă la ai mei.

Cădea o bombă, nu mai exista nimeni, nici măcar morţi. Doar dispăruţi.

Punga continua să se închidă, culoarul de retragere se redusese la un spaţiu strîmt de opt kilometri, între sătuleţele Trun, Saint-Lambert-sur-Dives şi Chambois.

În zorii zilei de 20 august, o ceaţă groasă învăluia întinderea aceea de cîmp vălurit şi împădurit. Artileria aliaţilor amuţise din

ajun. Coloanele în retragere se îmbulziseră în culoarul acela strîmt, puteau fi zărite prin ceaţă asemenea unor regimente de fantome care se conturau apoi tot mai clar. Înghesuindu-se pînă la opt vehicule alăturate în mijlocul unui puhoi de oameni, într-o grabă izvodită de frica morţii; soldaţii aceştia îşi înălţau spre cer chipurile livide, spre cerul care, din păcate, se lumina, se lumina… Ce avea să se întîmple cînd avioanele vor veni deasupra acestui exod? Dar nici un avion nu apăruse la 7 dimineaţa cînd au căzut primele proiectile. Cîteva, apoi o ploaie de foc.

Fluviul de oameni în marş păru că începe să fiarbă. Unele vehicule se avîntau ca înghiontite de o ţeapă, strivind tot ce întîlneau în cale, pînă la explozia care le nimicea şi pe ele, preschimbîndu-le în carcase imobile. Altele făceau cale întoarsă blocînd drumul ori începeau să se rotească în cerc asemenea unor animale zălude, devenind uneori torţe în mişcare, apoi, la rîndu-le, carcase imobile. În mijlocul tancurilor se înălţau flăcări înalte ca nişte turnuri, galbene şi vuitoare, ţîşnite din camioanele-cisternă, prelungindu-se în negre coloane de fum care suiau pînă la cer. Cai răniţi, înnebuniţi, cu oase albe spintecîndu-le carnea, alergau în toate părţile.

„La prînz“, a povestit von Lüttwitz, „am izbutit să ajung eu însumi la Saint-Laurent iar acolo, din înaltul clopotniţei, am dirijat evacuarea oamenilor. Traversarea podului de peste Dives era o treabă deosebit de urîtă. Oameni, cai, vehicule lovite de proiectile pe pod fuseseră azvîrlite în albia adîncă a rîului Dives, unde se alcătuiau în groaznice grămezi…”

Cît a durat oare infernul acesta? Pînă în ziua de 22 august. „La 19 august s-a închis gîtul pungii, cînd trupele americane care veneau din sud au făcut joncţiune cu divizia blindată poloneză care lupta în Armata I canadiană”, a scris Montgomery în raportul său din 1 iunie 1946. „La 20 august a avut loc ultima încercare coordonată a inamicului pentru a rupe cordonul. După atacul acesta fără succes, virtual bătălia s-a încheiat.” Astfel se exprimă un general, comandant şef, privind lucrurile de la înălţimea nivelului strategic, hotărît, pe deasupra, să nu insiste asupra unui punct controversat. În fapt, dacă legătura dintre forţele din nord şi cele din sud a fost înfăptuită, punga nu a fost cu adevărat închisă decît mai tîrziu: pasajul strîmt şi infernal a continuat să existe

pînă la capăt, pînă ce ultimii germani din pungă au fost fie nimiciţi, fie făcuţi prizonieri de către trupele aliate care presau din flancuri. S-a spus atunci că punga a fost „eliminată”. Apoi s-a închis într-adevăr, după ce trupele aliate s-au unit. Lupta se încheiase. Pentru ce fusese întreruptă încercuirea?

„Deodată”, a scris generalul Wallace de la statul major al Armatei a III-a, „am primit ordinul să oprim înaintarea spre nord. Ni se fixa o linie pe care să nu o depăşim. Motivul care se aducea era acela că trebuie să lăsăm forţele germane să iasă prin breşă, în timp ce le-am fi distrus cu aviaţia.” Şi adaugă: „Istoria va trebui să explice într-o zi mult mai bine ordinul acesta.” Eisenhower a dat o explicaţie care pare clară şi valabilă: „Pe front se produseseră învălmăşeli şi nu era chip să le descurci, poate doar prin oprirea în loc a trupelor, fie şi cu preţul fugii cîtorva germani. Mă găseam la Cartierul general al lui Bradley cînd a început să primească mesaje de la comandanţii coloanelor americane în marş care se plîngeau că limitele ce le erau impuse prin ordine îngăduiau germanilor să scape. L-am susţinut deplin pe Bradley, cînd a hotărît să ceară supunerea expresă la ordine, fixînd distanţele ce trebuiau menţinute între Grupurile de Armate; altfel s-ar fi putut isca o catastrofică bătălie între prieteni.” Las unor experţi mai calificaţi decît mine grija de a hotărî dacă faptul de a nu fi închis perfect punga de la Falaise a constituit sau nu un eşec din punct de vedere militar şi dacă ar fi fost sau nu posibil să se acţioneze altfel.

În zilele de 20 şi 21 august, în timp ce artileria continua să piseze sectorul de est al pungii, bombardierele grele şi mijlocii ale Armatelor a VIII-a şi a IX-a aeriene ale S.U.A., „Spitfire“-le şi „Typhoon”-urile R.A.F.-ului au atacat neîntrerupt trupele germane în retragere. Chiar şi piloţii de pe avioanele de vînătoare-bombardament erau impresionaţi de spectacolul cumplit ce li se oferea: „Laturile tuturor şoselelor erau literalmente înţesate de cadavre şi de epave care ardeau sau fumegau.” La trei zile după aceea a sosit Eisenhower: „Am circulat pe jos prin zona aceea: un spectacol pe care doar pana lui Dante l-ar fi ştiut descrie. Puteai merge sute de metri, neîntrerupt, călcînd literalmente pe cadavre şi putreziciuni.”

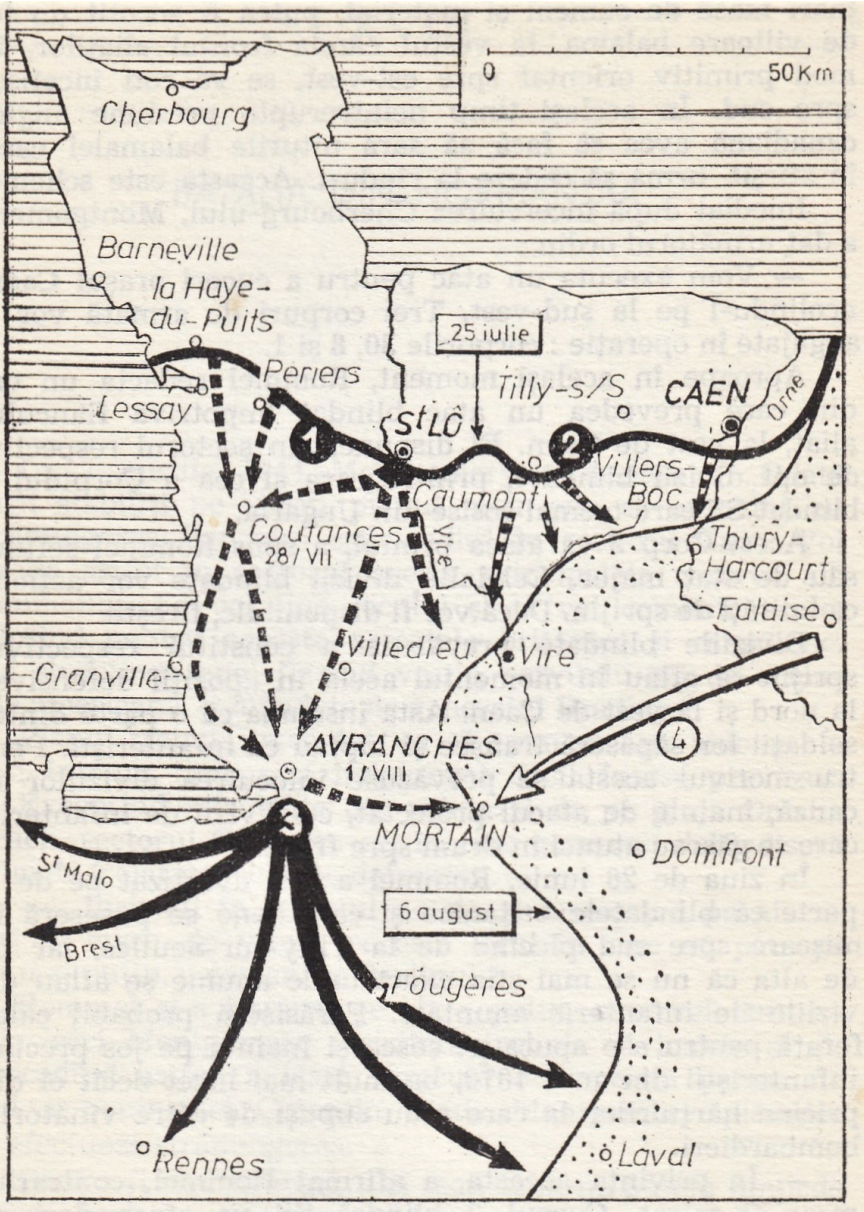
Numărul cadavrelor germane grămădite în viroagele rîului

Dives nu va putea fi evaluat niciodată: douăsprezece mii, cincisprezece mii, poate mai mult. Bătălia din Normandia, începînd cu debarcarea şi sfîrşind cu lupta de la Falaise, i-a costat pe germani 240.000 de morţi şi răniţi, 210.000 prizonieri din aproximativ un milion de combatanţi angajaţi în luptă. Din 2.000 de tancuri blindate, mai puţin de 200 aveau să ajungă la Sena...

Drama de la Falaise marchează, fără putinţă de tăgadă, sfîrşitul bătăliei din Normandia. Dealtfel, înainte de a se încheia, înainte de a fi atins intensitatea cea mai înspăimîntătoare, ea nu a rămas, în desfăşurarea strategică a operaţiilor, decît un episod izolat, depăşit. La 19 august, cînd grosul forţelor germane încercuite nici nu începuse a trece breşa, la 100 de kilometri est al 15-lea Corp al lui Patton ajungea la Mantes. Drumul spre Paris era deschis. Armata a II-a britanică şi Armata I canadiană înaintează spre Sena pe care o vor traversa, una spre Vernon, cealaltă spre Elbeuf. Pe mesele statelor majore aliate generalii desfăşoară acum o altă hartă: cea a Franţei întregi. Săgeţile pe care le trag dintr-o trăsătură de creion sînt îndreptate spre Pasul Calais, Belgia, Luxemburg, Alsacia. Dinspre ţărmul mediteranean urcă alte două săgeţi, în valea Ronului şi de-a lungul Alpilor. Istoria debarcării s-a încheiat; începe o alta: cea a campaniei din Franţa, care va deveni campania Europei.

Mi se pare, însă, că am greşi dacă în încheiere nu am arunca o privire spre coasta aceasta unde a început totul, spre marea ce trebuia bine cucerită pentru a se putea trece la gigantica întreprindere. Conducta care se desfăşoară acum cu toată viteza în urmărirea armatelor aliate se alimentează de la staţiile de pompare din Cotentin, unde petrolul ajunge după ce a traversat marea. Fluviul neîntrerupt de camioane, de uriaşe transportoare de tancuri şi vehicule de tot soiul, al căror spectacol îi va ului pe europeni, fluviul de divizii care aveau să recucerească Europa izvorăşte din chiar locurile unde a fost dat asaltul. Istoria debarcării s-a încheiat, dar debarcarea continuă şi va continua pînă la sfîrşitul războiului. Fără nave, imensele armate aliate nu ar fi pe continent decît mase vulnerabile, lipsite de tot ce le trebuie, condamnate la moarte. Victoria lor se va naşte din stăpînirea mării.

Renunţarea la Tabăra de la Boulogne, de către Napoleon, abandonarea Operaţiei „Leul de mare“ împotriva Angliei în 1940, blocusul continental, Zidul Atlanticului, debarcarea lui Wellesley în Portugalia, debarcarea din Normandia sînt analogii care ne impresionează. Ca şi încheierile lor. Unii cred că mijloace şi metode mai noi vor răpi mării importanţa. Poate. Totuşi, îmi vine greu a crede că trebuie să înceteze a mai conta puterea de stăpînire asupra acestei mase lichide care acoperă trei sferturi din glob.



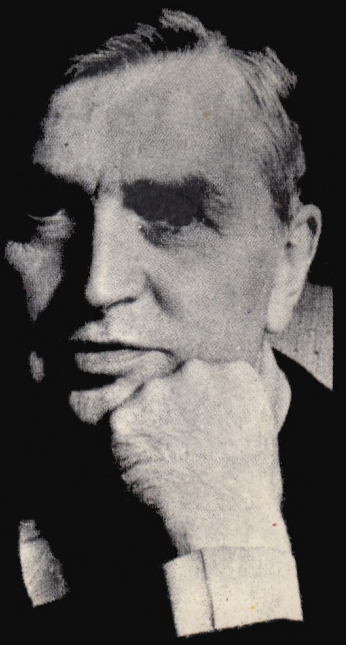
1. La 25 iulie Armata I americană efectuează străpungeri spre Avranches.

2. Grupul 21 de armate (britanice și canadiene) deschide încet șarniera frontului.

3. Armata a III-a americană (Patton) trece la atac la 1 august, pentru a exploata străpungerea de la Avranches.

4. Contraatacul german de la 6 august, la Mortain (avea să dea greș).

...eșuase. Capetele de pod de la est de rîul Vire erau reunite, dar germanii continuau să păstreze orașul Caen. 3. Capul de pod se lărgea în forme inegale : la centru, Caumont a fost atins, dar la est britanicii ... zoana nazistă a acestui port avea să capituleze la 27 iunie. Germanii au continuat să se mențină în fața orașului Caen, care a devenit pivotul frontului.



COLECȚIA KAMIKAZE ED. GECOM

GEORGES BLOND

„La ora 23,40, șuierături ascuțite de fluier stăpânesc brusc liniștea câmpurilor dinspre sudul șoselei; apoi țipete, ai fi zis ale unor Piei Roșii. Gloanțe trasoare de mitralieră brăzdează întunericul, explodează grenade, iar pe cer se proiectează siluete întunecate și unduitoare. Grănicerii răspund focului cu pistoale mitralieră, puști și grenade".

Preț 540 lei

I.S.B.N. 973 - 95883 - 0 - 1